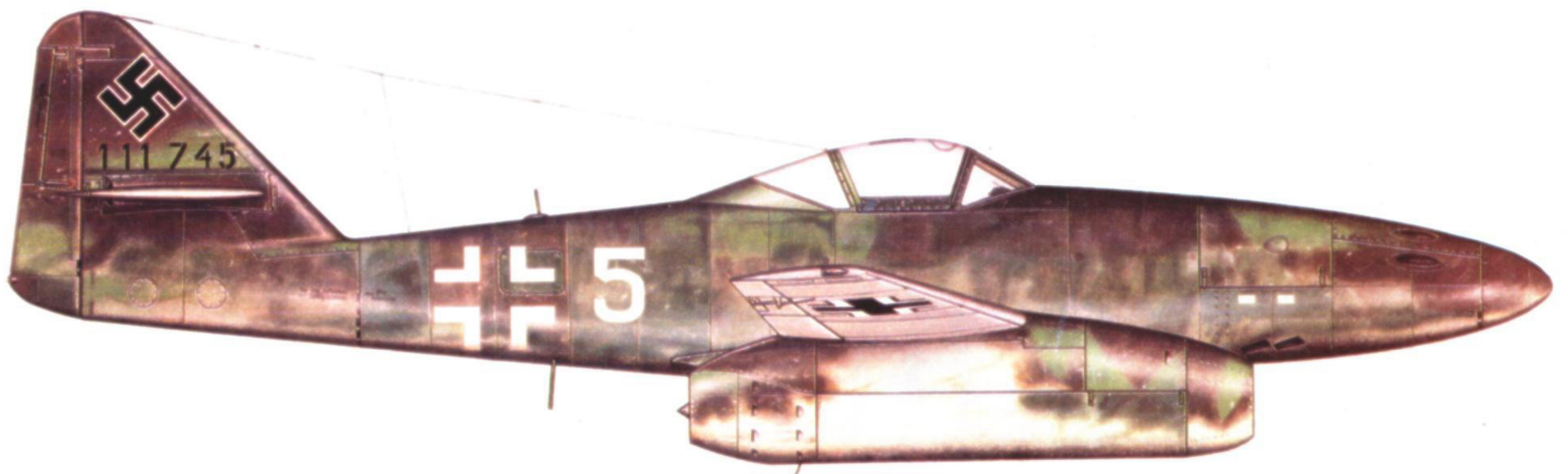
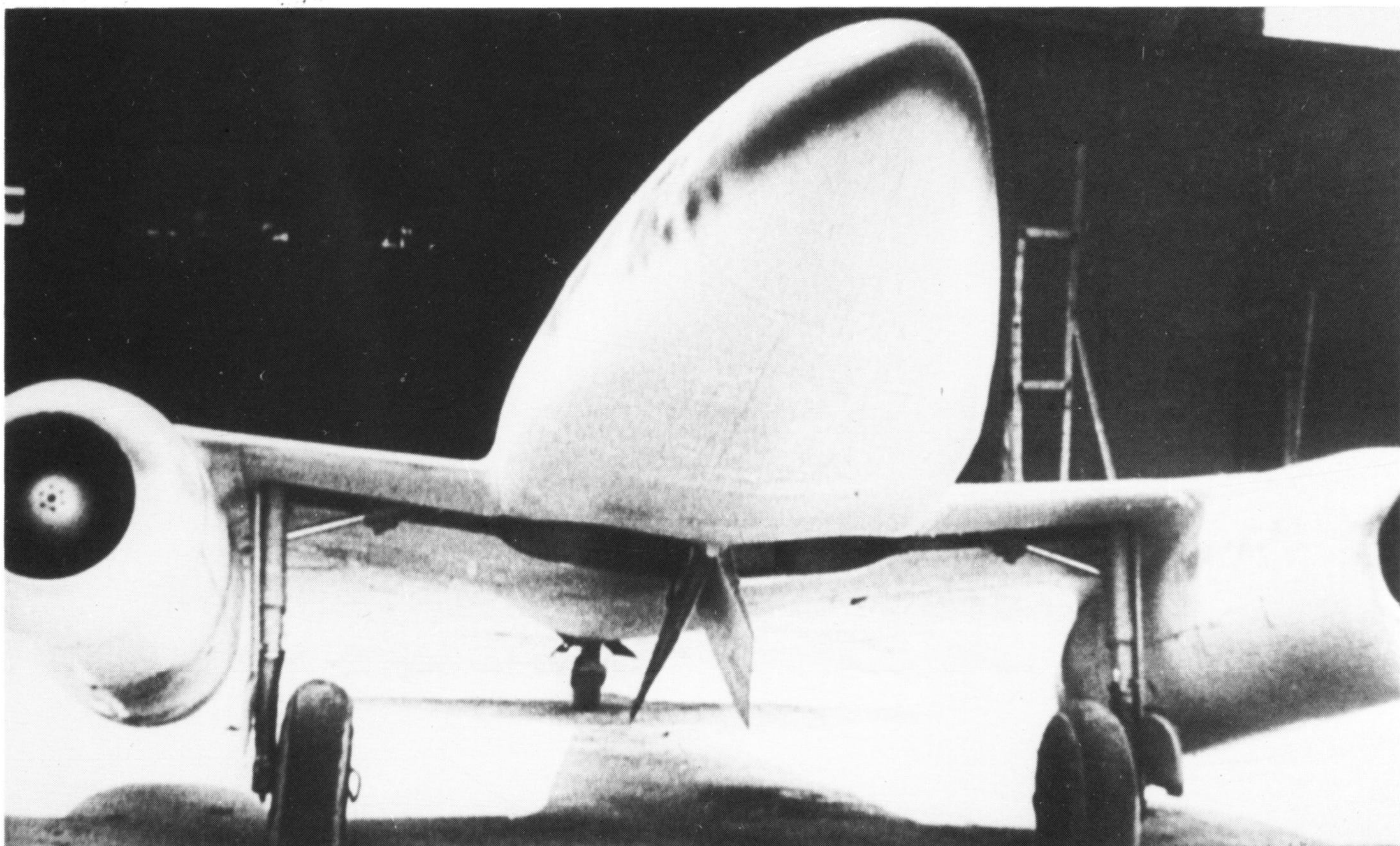


FLUGZEUG

Profile

Me 262 Varianten



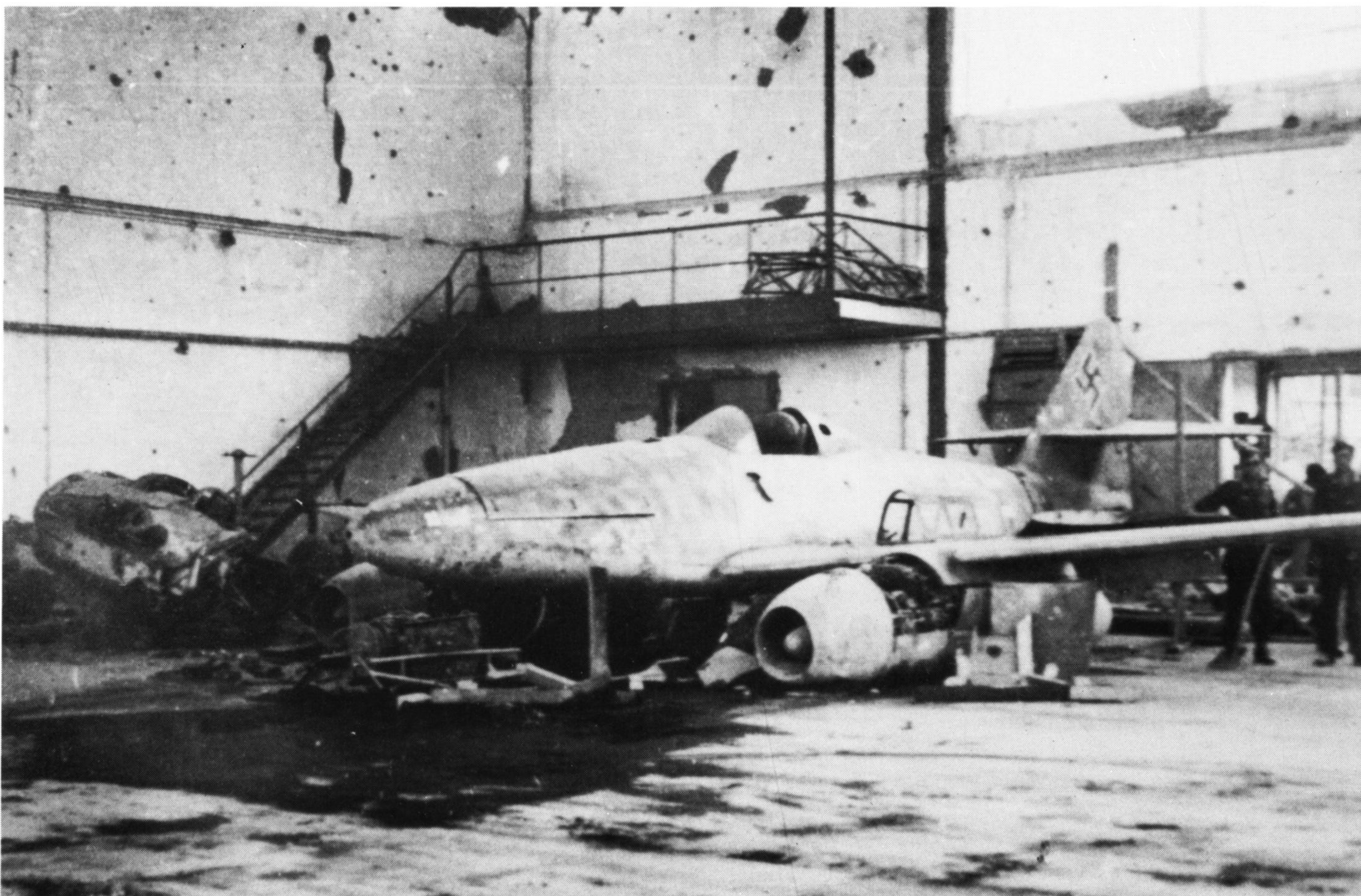


oben: Die Me 262 V2 kruz vor Beginn der Werkserprobung mit Jumo 004 Turbinen. Die Maschine stürzte am 18.04.1943 ab, der Werkspilot Ostertag kam dabei ums Leben

Me 262 V2 shortly prior the initial test phase with Jumo 004 turbine engines. The aircraft crashed on the 18th April 1943, killing factory test pilot Ostertag.

unten: Die beschädigte Me 262 V5 in einer Halle in Lechfeld. Am 1.02.1944 wurde die Maschine endgültig zerstört.

The damaged Me 262 V5 in an aircraft hangar at Lechfeld. The aircraft was finally destroyed on the 1st February 1944.





Die Me 262 V1 (PC+UA) mit zwei BMW P 3301 und einem Jumo 210 - Kolbentriebwerk.

Foto: MBB

Me 262 V1 (PC+UA) with two BMW P3301 and one Jumo 210 engine

Anfang 1938 hatte eine erste längere Besprechung über den Einbau von Strahltriebwerken (TL) in Jagdflugzeuge stattgefunden.

Nach der Klärung grundsätzlicher Erfordernisse liefen im Oktober 1938 erste Projektarbeiten an. Offiziell begann die Arbeit an

einem strahlgetriebenen Jagdflugzeug am 1.04.1939 mit der Aufstellung der Projektlinien "Schnelles Jagdflugzeug".

Schon Anfang Mai konnte das erste Projektangebot des "Verfolgungsjägers P 65 mit BMW P 3304 - Triebwerken" dem Technischen Amt des RLM übersandt werden. Es

handelte sich dabei um einen freitragenden Tiefdecker in Ganzmetallbauweise und vollkommen einziehbarem Fahrwerk. Als Triebwerke waren zwei BMW 3302 - Turbinen vorgesehen, die eine Reisegeschwindigkeit von 900 km/h bei 100% Schubleistung erwarten ließen. Man glaubte, die beiden Turbinen in die Flügelmittelteile der P 65 integrieren zu können, um damit den Luftwiderstand zu reduzieren.

Anlässlich der Einbaubesprechung am 1.12.1939 wurde zwischen Messerschmitt und BMW auch eine mögliche Verwendung des BMW 3304 und deren Anbringung unter den Flächen des geplanten Tiefdeckers erörtert. Inzwischen war auch eine erste Sicht- und Führerraum - Attrappe der Me P 65 fertiggestellt worden und wurde nach der Besichtigung am 19.01.1940 durch Vertreter des Technischen Amtes (LC 2) und der Erprobungsstelle Rechlin begutachtet.

Anfang 1940 galt es folgende laufende Arbeiten zu bewältigen: Bau von Voll-Attrappen, aerodynamische Versuche, die Windkanal-Erprobung, den Bau des ersten Prototyps, der anstatt des Waffenraums einen Jumo 210 G als Mittelmotor erhalten sollte, da die BMW - Triebwerke noch weit von der angestrebten Serienreife entfernt schienen. Anlässlich der Besprechung am 1.03.1940 wurde beschlossen, die Me P 65 V1 mit einem Katapultsitz, mit Luftbremse und Bremsschirm auszurüsten. Ferner sollten eine Druckkabine ohne druckfesten Aufsatz und geschützte Treibstoffbehälter zum Einbau gelangen. Zunächst wurden drei Prototypen bestellt, die jedoch alle BMW - TL erhalten sollten.

Links im Bild, die abgestellte Me 262 V1, noch ohne Strahltriebwerke. Foto: Radinger



On the left, the parked Me 262 V1 still without turbojets.



Start der Me 262 V3. Nach 149 Flügen wurde der Prototyp am 12.09.1944 bei einem alliierten Luftangriff schwer beschädigt.

Take off of Me 262 V3. The aircraft performed 149 test flights and was considerably damaged during an Allied air attack on the 12th September 1944.



Bis Mai wurde die Ausrüstungsliste für die P 65 mehrfach überarbeitet und am 15.05.1940 ein zweites Projektangebot dem RLM unterbreitet. Da sich herausgestellt hatte, daß die Strahltriebwerke nicht innerhalb der Flächenstruktur (Holm) zu plazieren waren, schlug das Werk nun untergebaute Turbinen und einen gepfeilten Flügel vor. Der Grund lag im veränderten Schwerpunkt, was wesentlich durch das nun höhere Gewicht der beiden Turbinen verursacht worden war.

Am 8.04.1941 wurde erwogen, die Me P 65 mit zwei Raketenmotoren der Fa. Walter zu versehen, da man glaubte, daß diese weit schneller als die bislang vorgesehenen BMW P 3302 oder P 3304 betriebssicher würden.

Vorläufig konnte aber die Flugerprobung, wenn auch nur mit Jumo 210 G - Antrieb, ab dem 18.04.1941 aufgenommen werden. Obwohl noch keine Angaben vorlagen, wie sich die Flugzeugzelle im höheren Geschwindigkeitsbereich verhalten würde, wurde vom LC 2 (T.St.Nr. 6303/41) am 25.07.1941 der Bau von fünf Versuchsmaschinen und 20 Nullserienflugzeugen verfügt. Wenig später wurde am 4.08.1941 der erste Prototyp der Me 262 von Beauvais und Bader (E-Stelle Rechlin) - noch immer ohne Strahltriebwerke - nachgeflogen. Anschließend kam es zur Ausarbeitung der Kurzbeschreibung für einen "Aufklärer", der neben dem "Verfolgungsjäger" vom Band laufen sollte. Eine erste Ausarbeitung wurde dem TA bereits Ende Oktober 1941 vorgelegt.

Ab Anfang 1942 waren außer der Attrappe für den künftigen strahlgetriebenen Aufklärer auch die beiden Versuchsmuster Me 262 V2 und V3 im Bau.

Am 25.03.1942 entging die Me 262 V1 nur

Die Versuchs- und Nullserienmuster der Me 262

Baumuster	Kennung	WerkNr.	Erstflug	Bemerkungen
Me 262 V 1	PC+UA	262 000001	25.03.1942	Absturz: 07.06.1944
Me 262 V 2	PC+UB	262 000002	01.10.1942	Absturz: 18.04.1943
Me 262 V 3	PC+UC	262 000003	18.07.1942	Luftangriff: 12.09.1944
Me 262 V 4	PC+UD	262 000004	15.05.1943	Bruchlandung: 25.07.1943
Me 262 V 5	PC+UE	262 000005	06.06.1943	Absturz: 01.02.1944
Me 262 V 6	VI+AA	130001	17.10.1943	Bruch: 09.03.1944
Me 262 V 7	VI+AB	130002	20.12.1943	Absturz: 19.05.1944
Me 262 V 8	VI+AC	130003	18.03.1944	Bruchlandung: Okt. 1944
Me 262 V 9	VI+AD	130004	19.01.1944	Vorhanden: April 1945
Me 262 V 10	VI+AE	130005	15.04.1944	Vorhanden: April 1945
Me 262 S 1	VI+AF	130006	19.04.1944	Beschädigt: April 1944
Me 262 S 2	VI+AG	130007	28.03.1944	Beschädigt: Juni 1944
Me 262 S 3	VI+AH	130008	16.04.1944	Beschädigt: April 1944
Me 262 S 4	VI+AI	130009	Mai 1944	Beschädigt: Mai 1944
Me 262 S 5	VI+AJ	130010	April 1944	Absturz: 08.10.1944
Me 262 S 6	VI+AK	130011	April 1944	Absturz: 18.07.1944
Me 262 S 7	VI+AL	130012	Mai 1944	unbekannt unbekannt
Me 262 S 8	VI+AM	130013	Mai 1944	Luftangriff: 19.07.1944
Me 262 S 9	VI+AN	130014	Mai 1944	unbekannt unbekannt
Me 262 S 10	VI+AO	130015	Mai 1944	Vorhanden: April 1945
Me 262 S 11	VI+AP	130016	Mai 1944	unbekannt: unbekannt
Me 262 S 12	VI+AQ	130017	Mai 1944	Bruch: Okt. 1944
Me 262 S 13	VI+AR	130018	Juni 1944	Bruch: Okt. 1944
Me 262 S 14	VI+AS	130019	Juni 1944	Vorhanden: Juli 1944
Me 262 S 15	VI+AT	130020	Juni 1944	Beschädigt: Jan. 1945

knapp, dank des Jumo 210G - Kolbenmotors, einem Absturz. Um 19.29 Uhr war Fritz Wendel mit der PC+UA gestartet, fünf Minuten später befand sich der Prototyp bereits wieder am Boden.

Die beiden Versuchstriebwerke BMW P 3303 blieben nach nur kurzem Flug stehen, nachdem der Kraftstoffdruck stark geschwankt hatte. Dem von Werkspilot

Wendel am 30.03.1942 verfaßten Flugbericht Nr. 692/32 ist zu entnehmen:

"Den Eigenschaften des Flugzeuges konnte aus Zeitmangel keine besondere Beachtung geschenkt werden. Es fielen lediglich die hohen Querruderkräfte auf, die gefühlsmäßig noch höher waren als früher. Die Sinkgeschwindigkeit beim Anschweben zur



Besichtigung eines früheren Versuchsmuster durch den General der Jagdflieger A. Galland. Foto: MBB

Inspection of an early prototype by General Galland.

Landung ist sehr hoch. Trotzdem mit $v_a = 240$ km/h angeschwebt wurde, waren die Vorflügel vollständig geöffnet und das Flugzeug war schwer steuerbar. Die Landung war normal; nach 2/3 Rollstrecke brachen dann aus bisher ungeklärten Ursachen beide Umlenker an den Federbeinen ab.

Der Gesamteindruck war nicht zufriedenstellend. Es kann schon jetzt gesagt werden, daß mittelmäßige Flugzeugführer dieses Flugzeug mit einer derart hohen Flächenbelastung nicht beherrschen können."

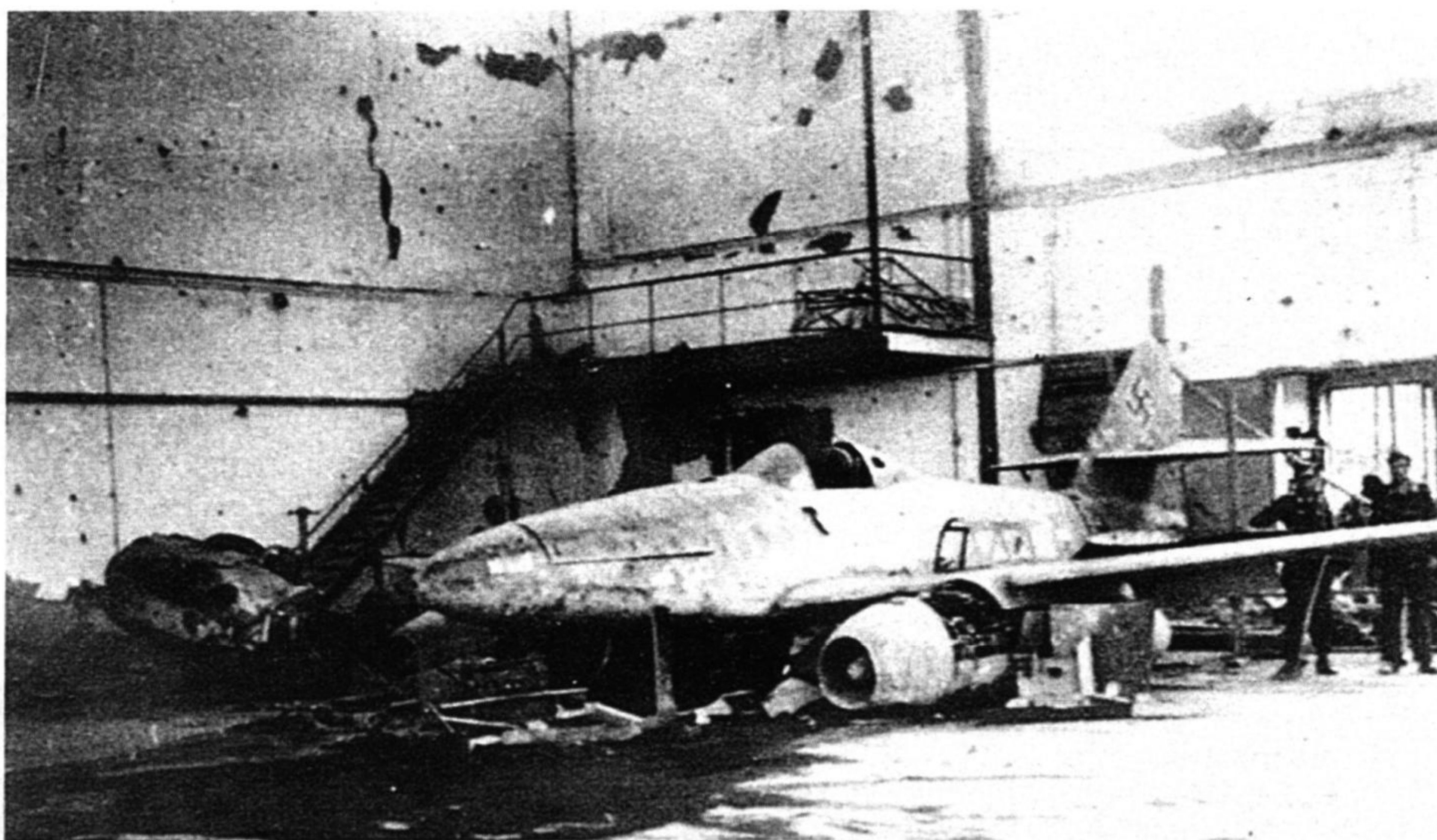
Erst am 17.07.1942 gelang Fritz Wendel mit der Me 262 V3 (PC+UC) in Leipheim ein erster erfolgreicher, vor allem aber längerer Flug mit Jumo - Strahltriebwerken. Kurze Zeit später jedoch, am 11.08.1942, nach nur sechs von Flugkapitän Wendel ausgeführten Flügen, konnte Fliegerstabsing. Heinrich Beauvais die V3 in Rechlin nicht zum Abheben bewegen. Es kam zum Bruch.

Da die BMW - Turbinen noch längst nicht als betriebsreif galten, mußte auch die Me 262 V2 mit zwei Jumo - Versuchstriebwerken ausgerüstet werden. Schon am 1.10.1942 flog Wendel die Maschine erstmals in Lechfeld, ehe Beauvais das Nachfliegen in Rechlin übernahm.

Die praktische Erprobung hatte zwischenzeitlich für zahlreiche Verbesserungen der allgemeinen Ausrüstung gesorgt. Aber auch wesentliche Schritte hatten für ein verändertes Aussehen der Me 262 - Prototypen gesorgt. So hatte das RLM am 2.10.1942 verfügt, daß außer der Me 262 V1 bis V5, die nächsten fünf Versuchsflugzeuge und außerdem noch 30 Nullserienmaschinen gebaut werden. Schon bis Ende 1943 sollten die ersten mit Bugfahrgestell versehenen Musterflugzeuge zur Erprobung bereitstehen. Gegen diesen Termin sprachen sich die Messerschmitt - Werke bereits wenige Tage später aus, da dies fertigungsmäßig nicht machbar war. Dennoch erfolgte am 2.12.1942 eine neue Planung der V- und Nullserienflugzeuge. Auf Weisung des Technischen Amtes (Abt. GL/C-E2) galt es das erste provisorische Bugradflugzeug schnellstens vorab fertigzustellen. Außerdem traf aus Berlin die Weisung ein, die geplante Nullserie wesentlich zu vergrößern. Ab Anfang 1944 waren monatlich 20 Me 262 herzustellen, deren Bewaffnung es noch nachhaltig zu verbessern galt. Anstatt von drei MG 151 erschienen vier 30 mm - Waffen oder aber eine MK 103 und zwei MK 151/20.

Man trug damit den immer häufiger in den Luftraum über Deutschland einfliegenden alliierten Fernbombern Rechnung.

Eine wesentliche Änderung der Aerodynamik versprach man sich bei Messerschmitt durch den Anbau eines Fillets zur Erzielung einer geraden Flügelvorderkante, um ein Abreißen der Strömung am Innenflügel zu vermeiden. Ein eigens zu Testzwecken hergestellter Abwurfumpf der Me 262 sollte von der Me 323 S9 über der Müritz bei Rechlin abgeworfen werden, was jedoch wegen des vereisten Sees unmöglich war. Aus diesem Grund wurde der Versuch am 11.02.1943 über dem Chiemsee nachgeholt. Unter Mithilfe der Flakbrigade 4 aus München, welche die Meßtrupps stellte, wurde der Me 262 - Rumpf in etwa 6000 m Höhe ausgeklinkt. Die Vermessung ergab, daß der Rumpf in etwa 2000 m Höhe eine Höchstgeschwindigkeit von 870 km/h erreichte, die bis zum Aufschlag auf die Seeoberfläche auf etwa 800 km/h zurückging. Da der Fallschirm beim Entfalten zerstört worden war, mußte der Versuch als



Die durch einen alliierten Luftangriff beschädigte Me 262 V3 in Lechfeld.

Foto: Griehl

Me 262 V3 after an allied air-attack at Lechfeld

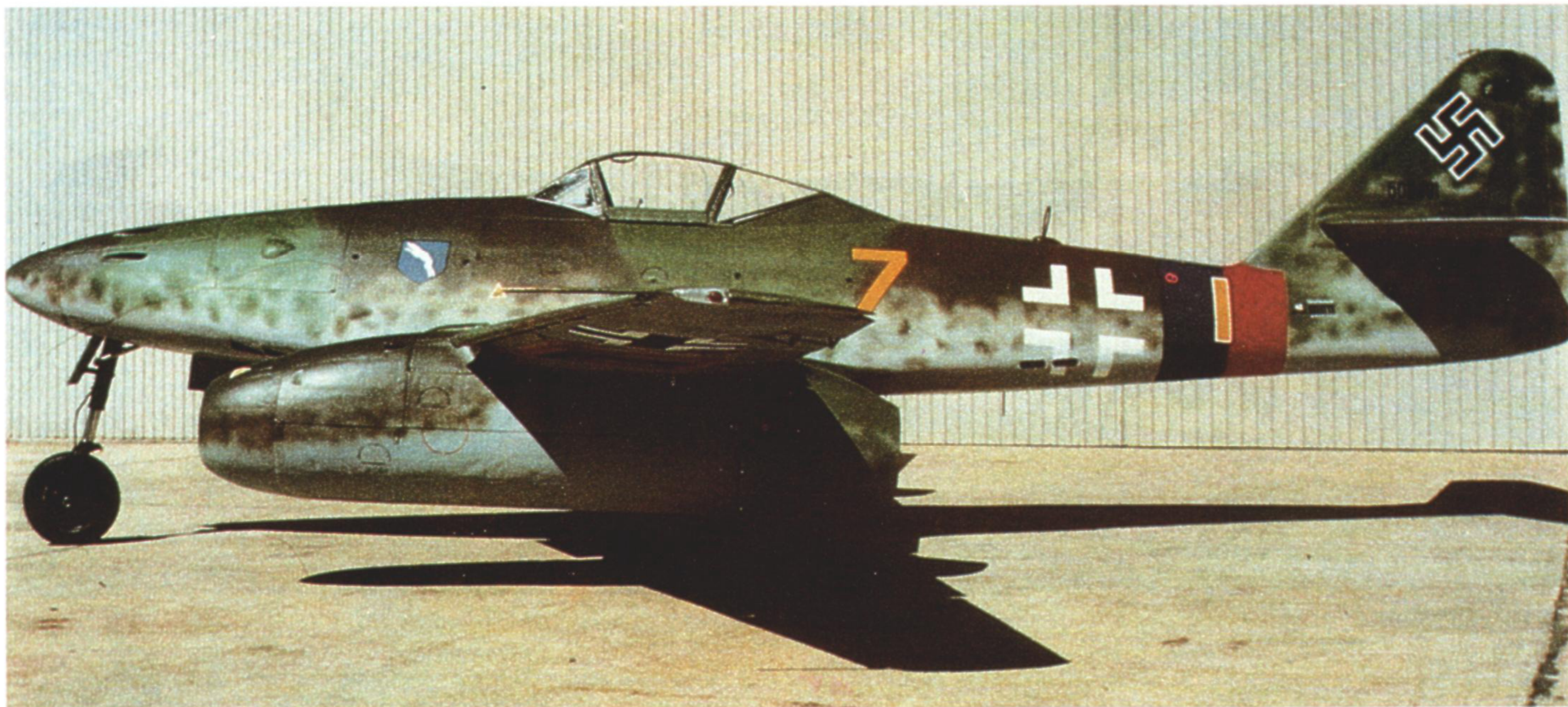


Am Morgen des 18.07.1943 hebt Fritz Wendel mit der Me 262 V3 erstmals ab. Diese Fotos zeigen die Rollstreckmessungen durch Werkspilot Ostertag am 26.03. 1943 in Leipheim.

Foto: Creek

On the morning of July 18, 1943 Fritz Wendel takes-off for the first time with the Me 262 V3. The photo shows the Me 262 during trials with testpilot Ostertag on the controls at Leipheim (26.03.1943).





Die vom NASM in Washington/DC hervorragend restaurierte Me 262 A-1a (WerkNr. 500491).
Foto: Lutz

Restored by the NASM at Washington/DC, a Me 262 A-1a (c/n 500491).

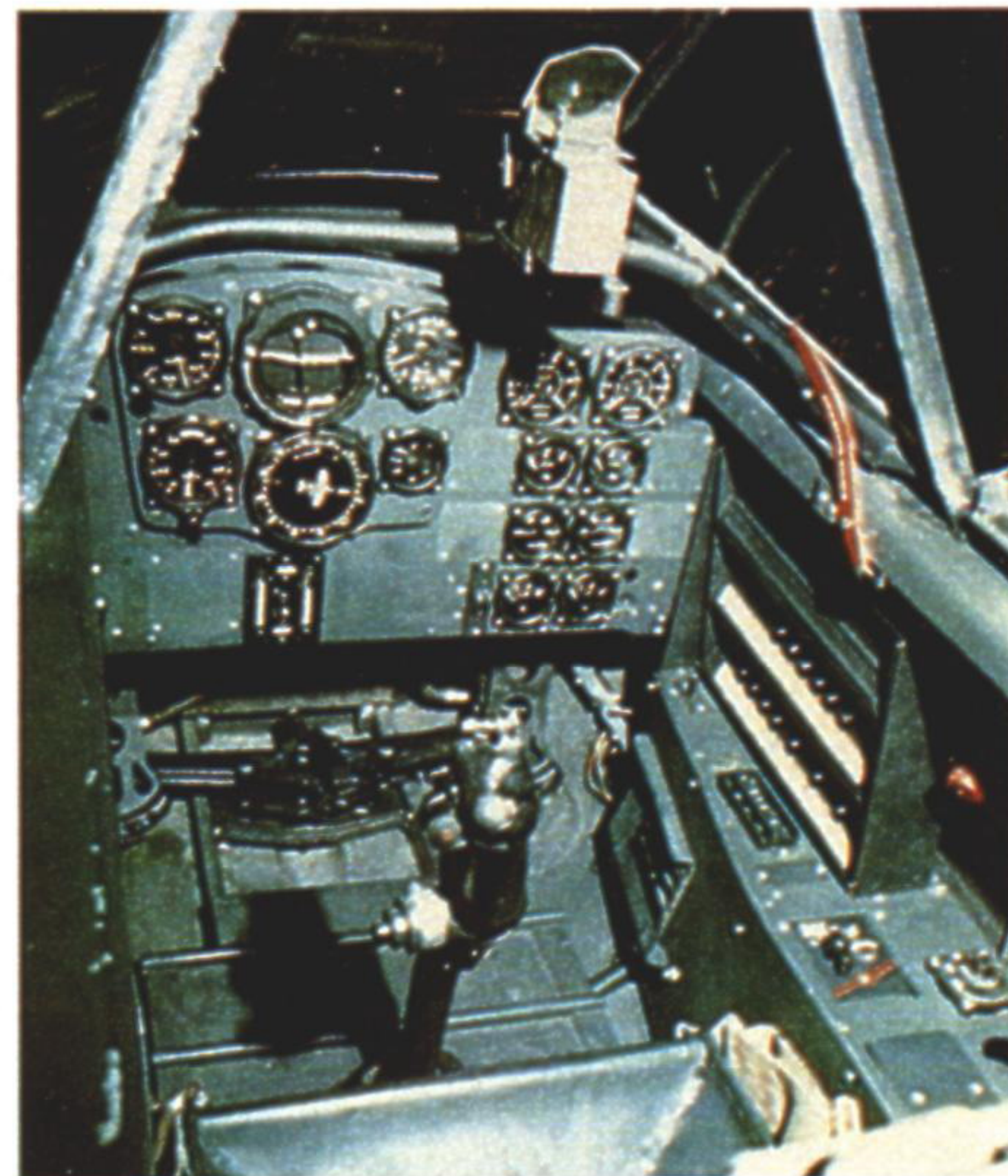
mißglückt angesehen werden und war am 23.10.1943 über dem Bodensee zu wiederholen. Beteiligt war ein Schleppgespann, das aus einer He 111 Z-1 und einer Me 321 mit untergehängtem Me 262 - Rumpf bestand. Aber auch dieser Versuch scheiterte an einem sich nicht vollständig öffnenden Fallschirm.

Doch zurück zur Me 262 V1. Der erste Prototyp wurde im März 1943 endgültig auf Jumo 004 - TL umgerüstet. Da die in Rechlin vorhandenen Druckanzüge sich als völlig ungeeignet für das recht enge Cockpit der V1 erwiesen hatten, wurde die Maschine provisorisch druckdicht gemacht, um die Höhererprobung mit zwei Strahltriebwerken schnellstens zu beginnen. Der erste Flug der umgerüsteten, nunmehr mit drei MG 151 bewaffneten Me 262 V1 fand sodann am 19.07.1943 statt.

Schon einige Monate zuvor hatte Hptm. Späte (EK 16) eines der frühen Versuchsmuster nachgefliegen und bemerkte wohl etwas verfrüht: " ... die Maschine ist schon jetzt in einem Zustand, in dem sie sofort

eingesetzt werden kann!" Es gab jedoch noch genügend zu tun, ehe man von einer einsatzreifen Me 262 A-1a überhaupt sprechen konnte. Wegen einer unbeabsichtigten Flossenverstellung stürzte am 18.04.1943 Werkspilot Ostertag bei Lechfeld ab und wurde dabei getötet.

Am 15.05.1943 konnte die Flugerprobung mit der Me 262 V4 aufgenommen werden. Gleichzeitig flogen Generalmajor Galland, Hptm. Behrens und Fliegerstabsing. Beauvais den dritten und vierten Prototyp nach. Hiernach setzte sich schnell die Erkenntnis durch, daß das leistungsfähige Baumuster leistungsmäßig allen alliierten Einsatzmustern überlegen sei, und daß man diesen Vorsprung auf keinen Fall verschenken dürfe. Auf Grund der Beurteilung Gallands wurde am 25.05.1943 anlässlich der Staatssekretärs - Besprechung angeordnet, die Me 262 bevorzugt herzustellen. Bis zum 31.12.1943 sollen bereits 100 der neuen Strahljäger zur Auslieferung gelangen. Die Bewaffnung wurde vorläufig auf drei MG



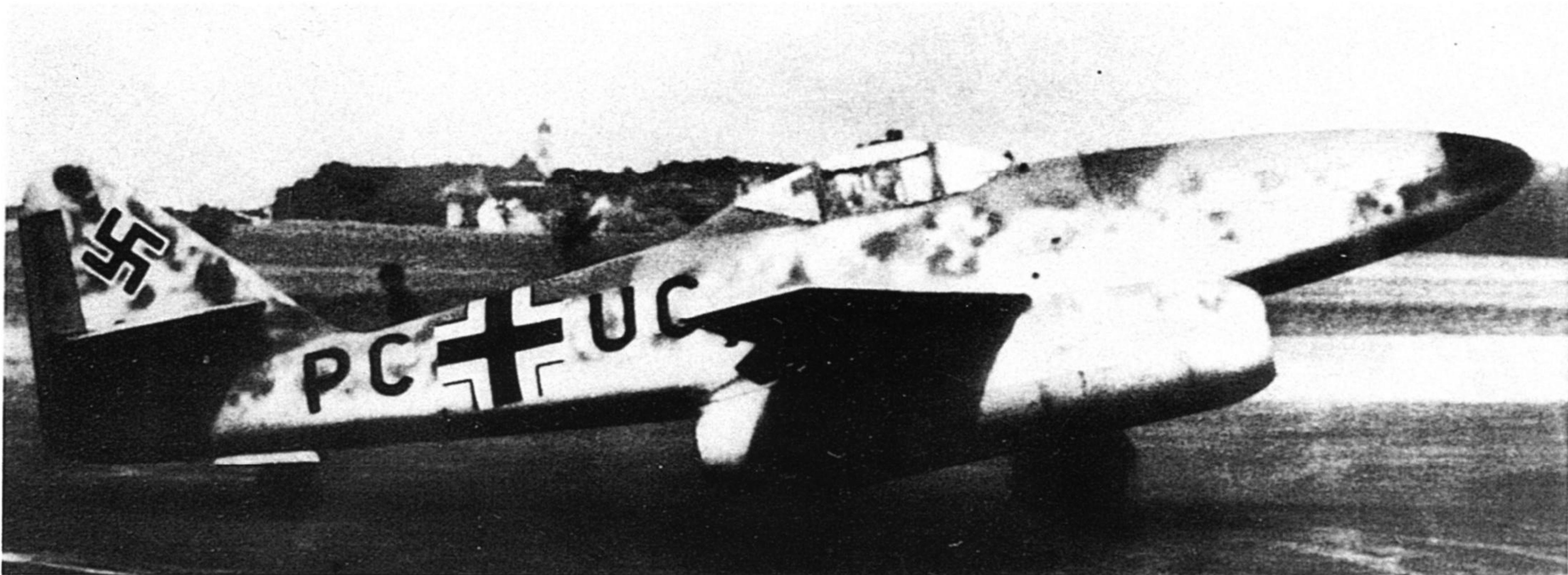
Das Cockpit der NASM - Me 262 A-1a.

Cockpit of the Me 262 A-1a.



Die "Rote 1" beim Start in Leipheim

The "red 1" during take-off at Leipheim.



Die Me 262 V3 (PC+UC) rollt zum Start.

Foto: Creek

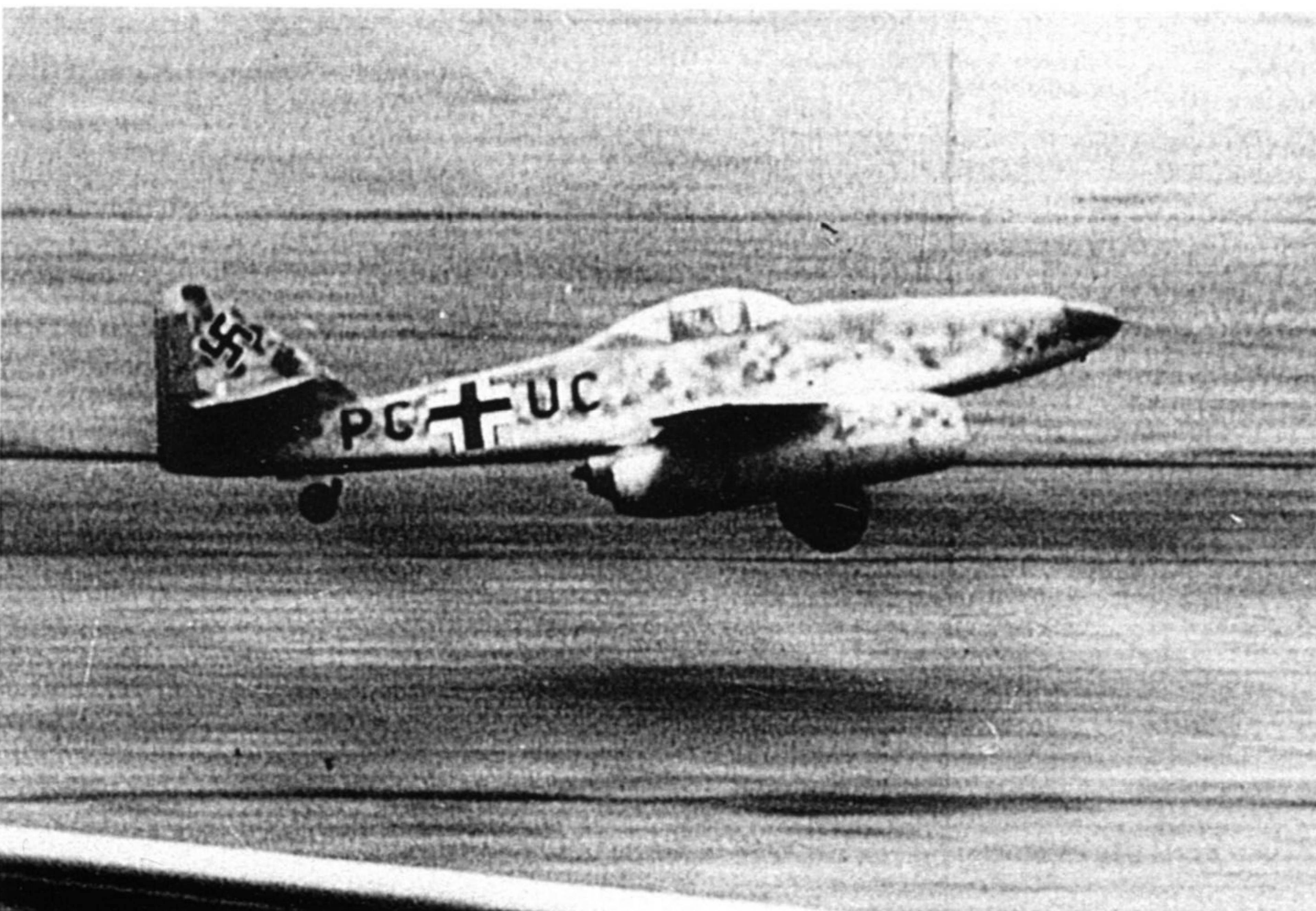
Me 262 V3 (PC+UC) taxis out for take-off.



Start der Me 262 V3 mit Jumo T1 - Triebwerken in Leipheim

Foto: Radinger

Take-off of the Me 262 V3 at Leipheim.



151/20 mit je 320 Schuß Munitionsvorrat festgelegt und gleichzeitig verfügt, eine neue Waffenkanzel mit sechs MK 108 vorzudringlich zu erstellen. Der KdE, Oberst Petersen, wurde zum "Kommissar für die Me 262" ernannt, um den "Anlauf des Musters" zu beschleunigen.

Im Sommer 1943 wurde das Fahrwerk der Me 262 wesentlich verstärkt und die Bremsenanlage nachhaltig verbessert. Außerdem erfolgte am 7.06.1943 endlich der Erstflug der Me 262 V5, wenn auch nur mit einem von der Me 309 übernommenen starren Bugfahrwerk. Elf Tage später wurde die Maschine in Rechlin erfolgreich nachgefliegen.

Am 25.07.1943 wurde erstmals eine Me 262, das vierte V-Muster, in Rechlin - Lärz, von Werkspilot Lindner dem Reichsmarschall vorgefliegen. Beim Rückflug nach Lechfeld erfolgte in Schkeuditz eine Zwischenlandung. Beim Start gelang es jedoch nicht, die V4, trotz vorheriger Verlängerung der Startstrecke - rechtzeitig freizukommen, so daß der Start mit einem folgeschweren Bruch endete. Einige Tage später, am 4.08.1943 wurde die V5 in Lechfeld nach dem Platzen der Bugradbereifung erheblich beschädigt und dann ab November 1943 wieder aufgerüstet.

Das erste wesentlich verbesserte Versuchsmuster, die Me 262 V6, nahm am 17.10.1943 die Flugerprobung auf. Als Triebwerke waren zwei Jumo 004 B-1 installiert. Wenige Tage zuvor, am 3. Oktober, hatte Lindner mit der Me 262 V3 in 5000 m Flughöhe eine Geschwindigkeit von 950 km/h erreicht. Infolge der positiven Erfahrungen besuchte Reichsmarschall Göring am 2.11.1943 das Messerschmitt Werk in Regensburg und den Bereich Flugerprobung in Lechfeld, wobei ihm die Me 262 V6 auch im Flug vorgestellt wurde. Am 26.11.1943 folgte auf Veranlassung des RLM die Vorführung des Prototyps vor Hitler in Insterburg. Die Maschine wurde anschließend, am 21.12.1943, von Major Maier (JG 2 "Richthofen") und von Hptm. Thierfelder (EK 262) nachgefliegen.

Etwa 24 Stunden früher hatte auch die mit zwei Jumo 004 B-1 bestückte Me 262 V7 ihre Flugerprobung aufgenommen. Am 19.01.1944 folgte die V9. Zu einem weiteren Unfall kam es bereits am 1.02.1944, als Hptm. Thierfelder mit der Me 262 V5 beim Start in Lechfeld verunglückte.

Den Alliierten waren die Aktivitäten bei Messerschmitt und besonders der Einflug- und Erprobungsbetrieb in Lechfeld nicht verborgen geblieben. Nach gewissenhafter

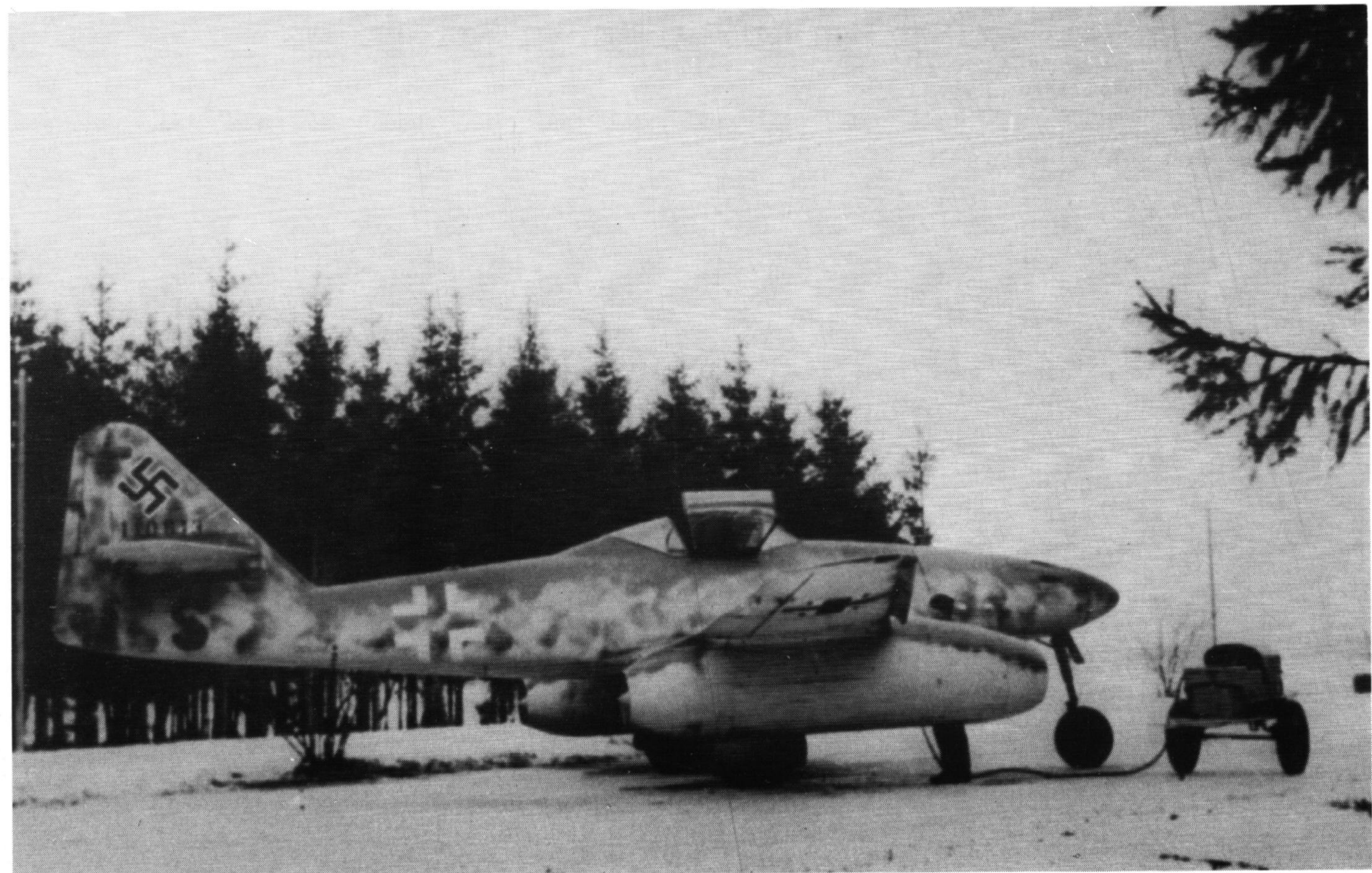


oben: Das zur Beladung in der Nähe von Lechfeld abgestellte Musterflugzeug. Die Werk Nr. 110813 gehörte vormals zum Bestand des Kdo Nowotny und kam später zum KG 51.

This Me 262 was used for turn around training at Lechfeld. The aircraft (WerkNr. 110813) once belonged to "Kommando Nowotny" and was later transferred to KG 51.

unten: Schlepp einer der beiden Me 262 A-2a/U3 (geplante Serienbezeichnung: A-3) sowie einer Me 262 A-2a (WerkNr. 130170) hinter einem Treibstoff-Tankwagen.

One of the two Me 262 A-2a/U3 (planned designation A-3) and an Me 262 A-2a (WerkNr. 130170) are being towed by a fuel truck.





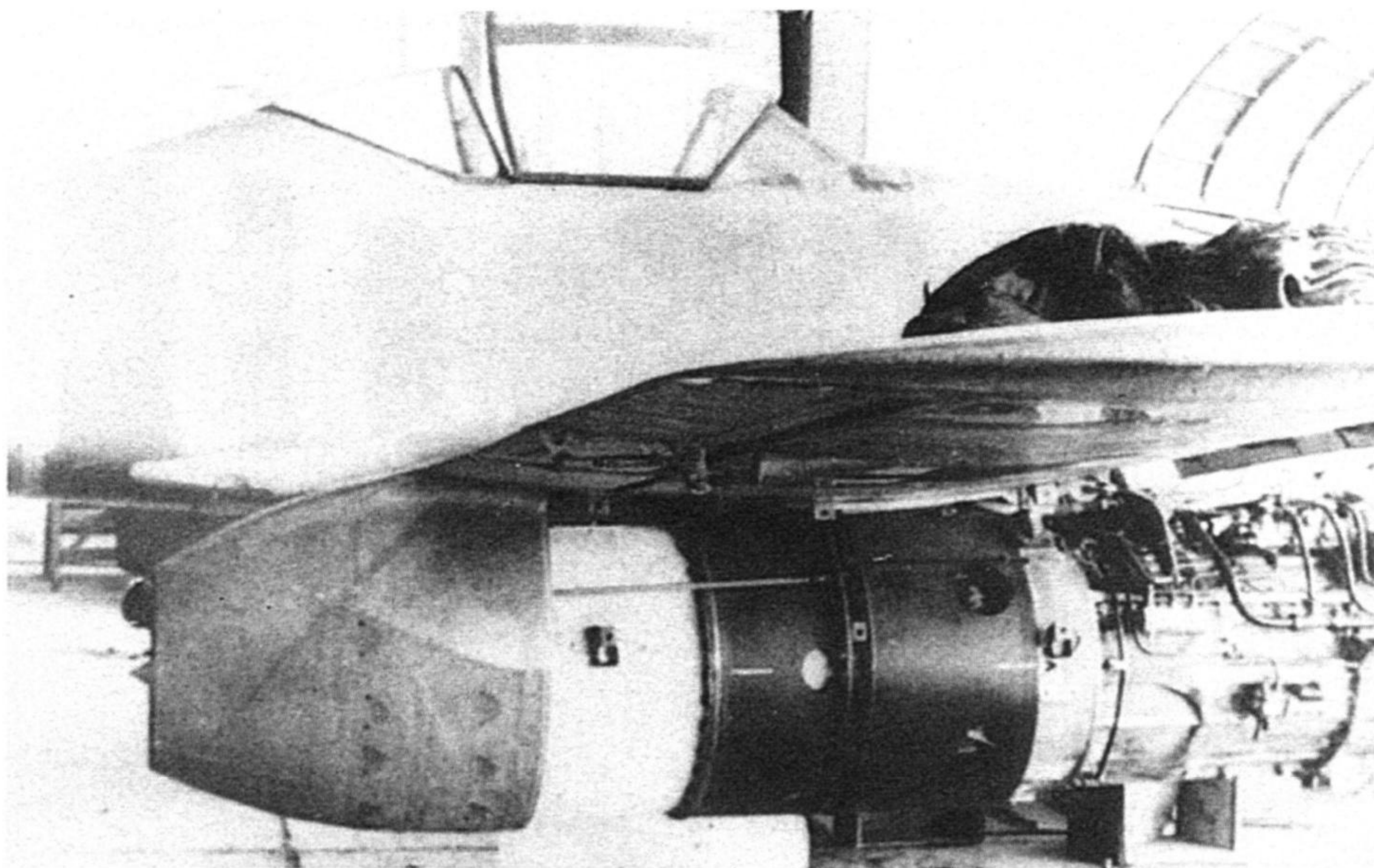
oben: Die glimpflich verlaufene Bruchlandung der dritten Serienmaschine der Me 262 A-1a. Die Maschine diente hauptsächlich der Erprobung des Bugrads.

Mishap of the third series production Me 262 A-1a. The aircraft was used for nose wheel tests.

unten: Flugbetrieb in Lager Lechfeld, Spätsommer 1944.

Flying operation at Lechfeld late Summer 1944.





Einbau der Jumo 109-004 - Strahltriebwerke bei einer frühen Me 262 A-1a in Lechfeld.
Foto: Radinger

Installation of the Jumo 109-004 turbojet.



Abwurfversuch eines Me 262 - Rumpfes, der unter der Fläche einer Me 323 "Gigant" hing.
Foto: MBB

Trials with the Me 262 fuselage below the wing of a Me 323.

Vorbereitung griff die 1st Bomberdivision der 8th Luftflotte am 25.02.1944 mit 268 B-17 den Raum Augsburg-Haunstetten-Lechfeld an. Hierbei wurden die Me 262 V8 und V10 getroffen. Infolge des schweren Bruchs von Kurt Schmidt, der dabei getötet wurde, ging am 8.03.1944 zudem die Me 262 V6 in Lechfeld verloren. Der bei Messerschmitt tätige Kontroll - Gruppenführer, Karl Mayer, war damals Zeuge des Unfalls:

"Ich befand mich auf dem Bremsstand der Me 163 und sah zu, wie eine Me 262 zum Startplatz rollte und verfolgte auch den Start selbst. Der Start verlief normal und erfolgte in Richtung Augsburg und ich verlor die Maschine sehr bald aus den Augen.

Zum Zeitpunkt des Unfalls war ich immer noch am Bremsstand und schaute zur Halle 3, da ich von dort einige Leute erwartete. ... Durch ein helles, singendes Geräusch aufmerksam geworden, erblickte ich auch gleich die mit einer Riesenfahrt, meiner Schätzung nach mit mindestens 1000 km/h von rechts (w) vorbeifliegende Maschine. Ich glaubte, der Flugzeugführer wollte die Maschine leicht andrücken, um dann über dem Flugplatz selbst die Maschine hochzuheben. Die Höhe der Maschine schätzte ich auf etwa 300 m und den Neigungswinkel auf ca. 5°. Den neben mir stehenden Arbeitskollegen Fleck wollte ich eben auf die pfundige Fahrt der Maschine aufmerksam machen und rief ihm zu: "Da guck ...!", als im selben Augenblick die Maschine ihre bisherige stetige Bahnneigung verließ und in Sekundenschnelle hinter der Halle verschwand und sofort die Brocken über die Halle flogen. Der Vorgang war derart schnell, daß Arbeitskollege Fleck, obwohl er auf meinen Zuruf sofort reagierte, eben nur noch die Bruchstücke des Aufschlags fliegen sah. ..."

Zu allem Überfluß kam es zehn Tage später zu einem weiteren, schweren Luftangriff, bei welchem außer Landsberg/Lech, Oberpfaffenhofen, Memmingen auch Lechfeld getroffen wurde. Hierbei beschädigte am 18.03.1944 ein Blindgänger die linke Fläche

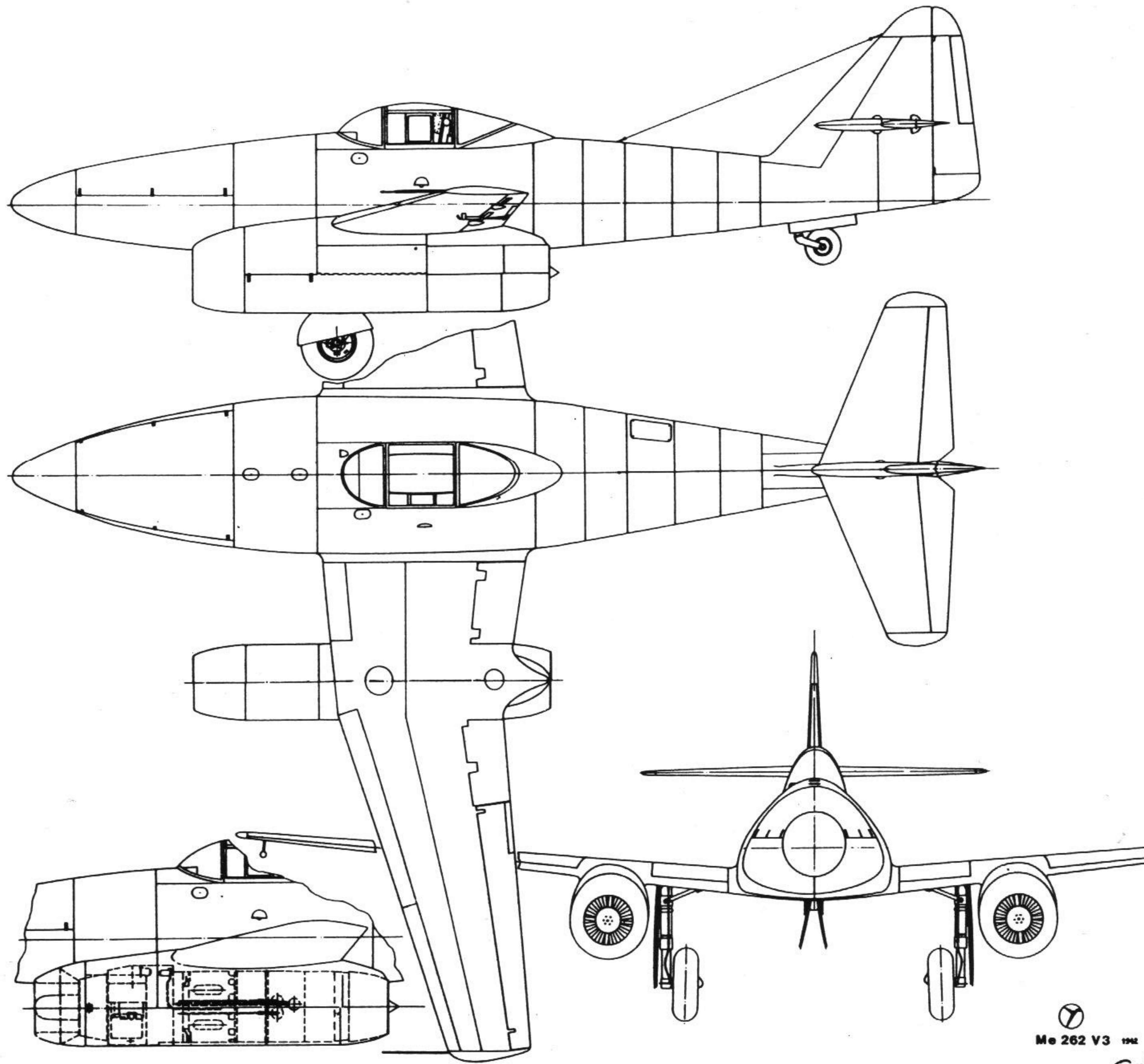


Die Me 262 V6 (VI+AA) war die erste Erprobungsmaschine mit voll funktionstüchtigem Bugfahrgestell.
Foto: MBB

The Me 262 V6 (VI+AA) was the first prototype with a nose-wheel landing gear.

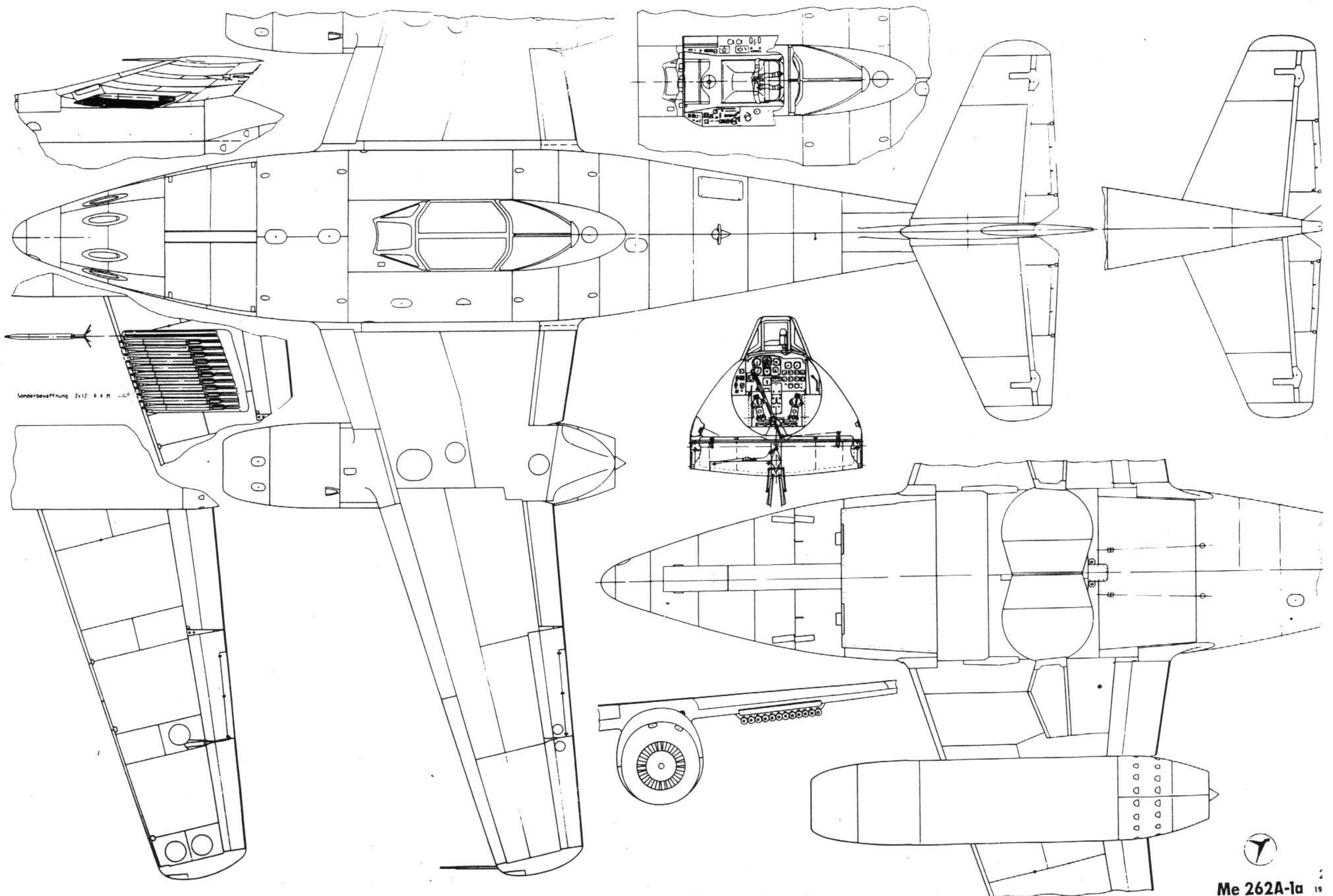
Me 262 Bauzustand und Verwendung der V-Flugzeuge (Stand 10.09.1943)

	V 1	V 3	V 5	V 6	V 7	V 8	V 9	V 10
Rumpf	2teilig: Waffenkanzel Rumpf, Führer- u. Fahrwerksraum zwischen 2 Brennstoffbehältern			Konstruktiv im Wesentlichen wie V 1 bis V 5. Flügel-Rumpfanschluß geändert wegen Verwendung des neuen Serienflügels			4teilig: Waffenkanzel. Mittelteil mit Führer- u. Fahrwerksraum. Rumpfhinterteil. Kabinenaufbau.	4teilig: Waffenkanzel unverändert Vergr. Rumpfausschnitt. Neuer Kabinenaufbau.
Druckkabine	zur Druckkessel, kein druckdichter Aufbau			provisorisch druckdicht	kein druckdichter Aufbau nur Druckkessel.			
Leitwerk	Leitwerksträger mit Dural-Hauptspanten			geringe Änderung durch Wegfall des Spornes			Hauptspanten in Stahlblech	
	Höhen- und Seitenleitwerk Duratholme Ruder mit durchgehendem Massen-Gewichtsausgl. Flossenverstellgerät von Uher						Stahlholme Ruder mit örtlichem Ausgleich an den Lagern Flossenverstellgerät von Gessner	
Fahrwerk	Spornrad-Fahrwerk Hauptträger am Innenflügel vor dem Holm gelagert Hauptträger 770x270, Spornrad 380x150		5 mit starrem Bugrad Bugrad 660x160	Bugrad-Fahrwerk Hauptträger am Innenflügel hinter dem Holm gelagert Hauptträger 770x270 sobald als möglich 840x300 Bugrad 660x160		Bugrad 660x160 Räder 640x300		
Flügel	Duralholm außerhalb des Triebwerks			Neuer Flügel mit Stahlholm				
Vorflügel	V 1 Versuchsanbau Innenvorflügel			Rippe 1 bei V 5 - V 8 andere Bohrung, weil alter Rumpf				
				über den ganzen Flügel, unterbrochen am Triebwerk				
Triebwerke	2 x Junkers 004 A		V 5 Start hilfenerprobung	2 x Junkers 004 B 1 bzw. B 2 2 Borsig-Start-Raketen je 500 kg Schub				
Behälter	2 Blechbehälter je 500 Liter						2 SG-Behälter, je 900 L.1 ungesch. Beh. 250 L. im Radausschnitt	1 SG-Behälter, 2 ungesch. Beh. 250 L/ 400 L. Evtl. weit. Behälter (Rumpfhinterteil)
FT-Anlage	FuG 16 als Bodenverständigungsgerät						FuG 16 ZY, FuG 25	
Bewaffnung	Erprobung der Kanzel 3 MG 151 keine			Versuchseinbau	4 MK 108 bzw. 2 MK 103+2 MG 151 Versuchseinbau Waffenraumbzg.		Kanzel 4 MK 108 mit Beheizung Mustereinbau	
Abwurfanlage	keine			Attrappen- darstellung Jägerschloss	keine		Mustereinbau Jägerschloss	keine
Flugklar	18.4.41 19.7.43	17.7.42	7.6.43; 4.8.43 Bruch wird z.Zt. aufgerüstet.	ca. 1.10.43	ca. 15.11.43	ca. 15.12.43	ca. 15.1.44	ca. 10.2.44
Erprobung	Höhenerprobung Triebwerke Kanzel 3 MG 151 Luchs-Verfahren Innenvorflügel Querruder	Flugeigen- schaften, Triebwerkser- probung Erfliegen hoher Geschwindigkeiten	Bugrad, Starthilfen Räder Bremsen	Flugeigenschaften, Triebwerk, Waffenkanzel			Musterflugzeug	
				Jägerschloss	Versuchseinbau Machwarnanlage		A-1 Serie	Schulflugzeug

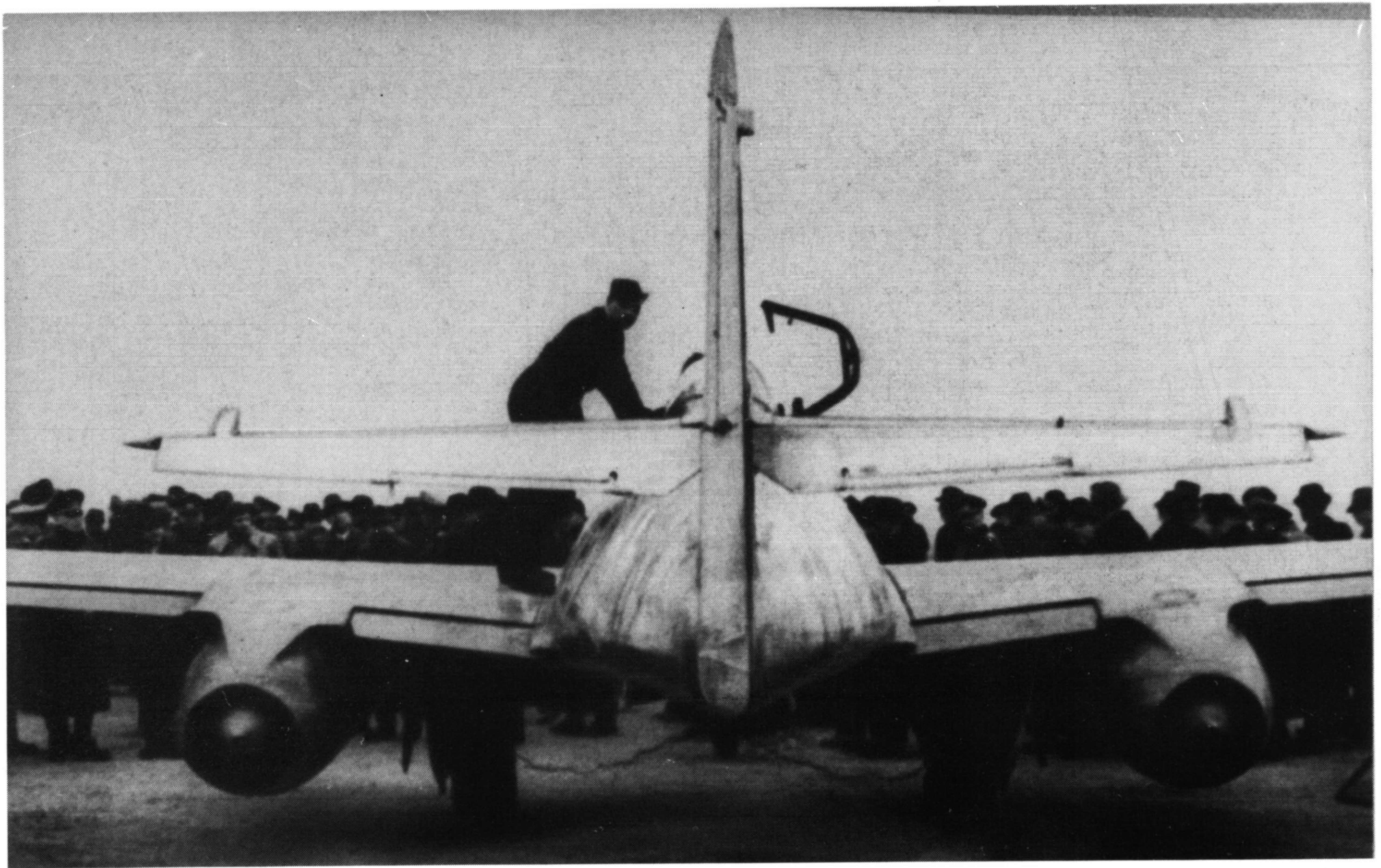


Me 262 V3 1942
sf

Die Gegenüberstellung der Zeichnungen verdeutlicht die unterschiedliche Flügelgeometrie zwischen der V3 und der Serienausführung A-1a.



Me 262A-1a 1942



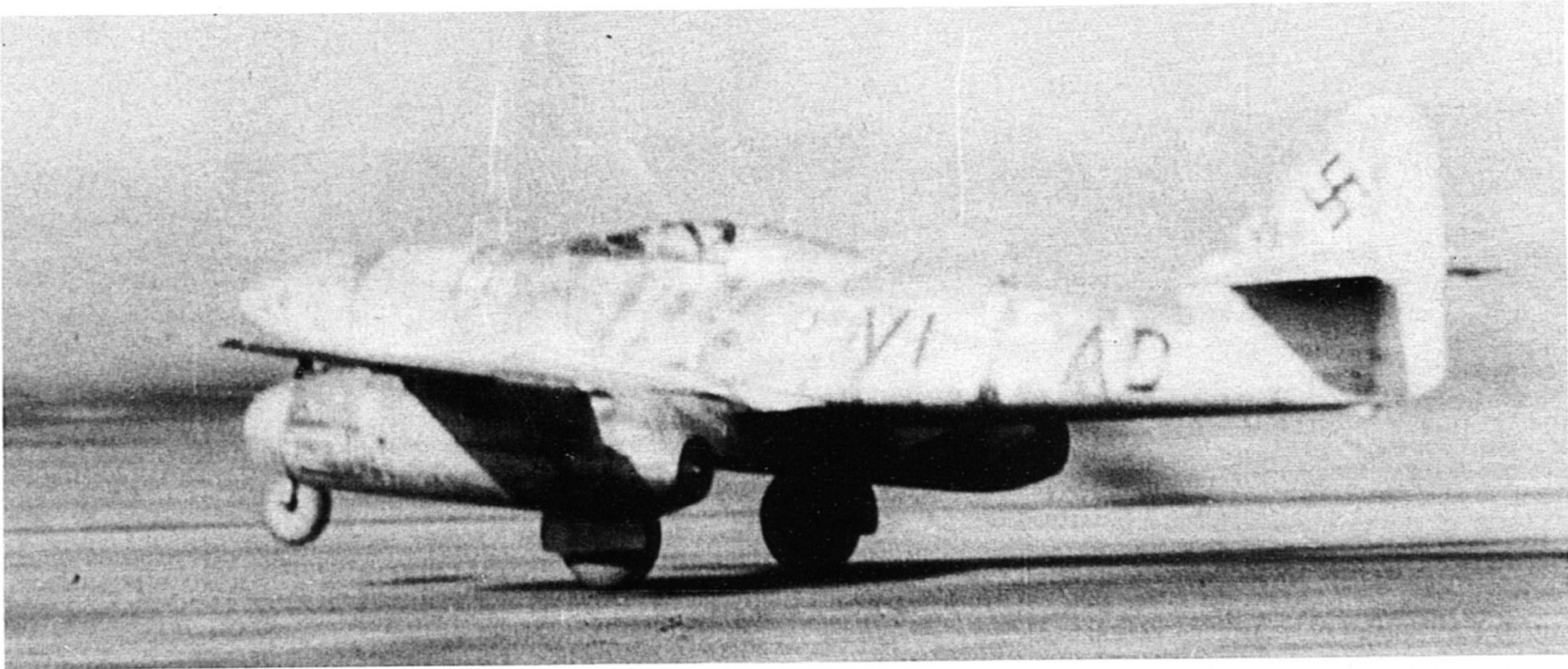
Vorführung der Me 262 A-1a bei der Erprobungsstelle in Rechlin vor Offizieren des Kommandos der Erprobungsstelle und des OKL.

Air display of an Me 262 A-1a from the Luftwaffe test center Rechlin to impress high ranking officers of the German major command.



nebst Triebwerk der Me 262 V10. Die Me 262 V1 und V3 wurden durch Splitter geringfügig beschädigt. Die damals ohne TL abgestellte Me 262 V7 blieb dagegen unbeschädigt. Dafür traf es die Nullserienflugzeuge mit den WerkNrn. 130006 bis 130008, die teilweise erhebliche Schäden infolge Splitterbomben aufwiesen. Der Ausfall von Fachpersonal und Gerät machte durch die Luftangriffe sich überdies stark bemerkbar. Ein Volltreffer in einem Splitterschutzgraben forderte den Tod von sechs Instrumenteneinbauern. Überdies trafen die Angriffe die in Lechfeld stationierte I./KG 51, I./KG 100 sowie die IV./KG 40.

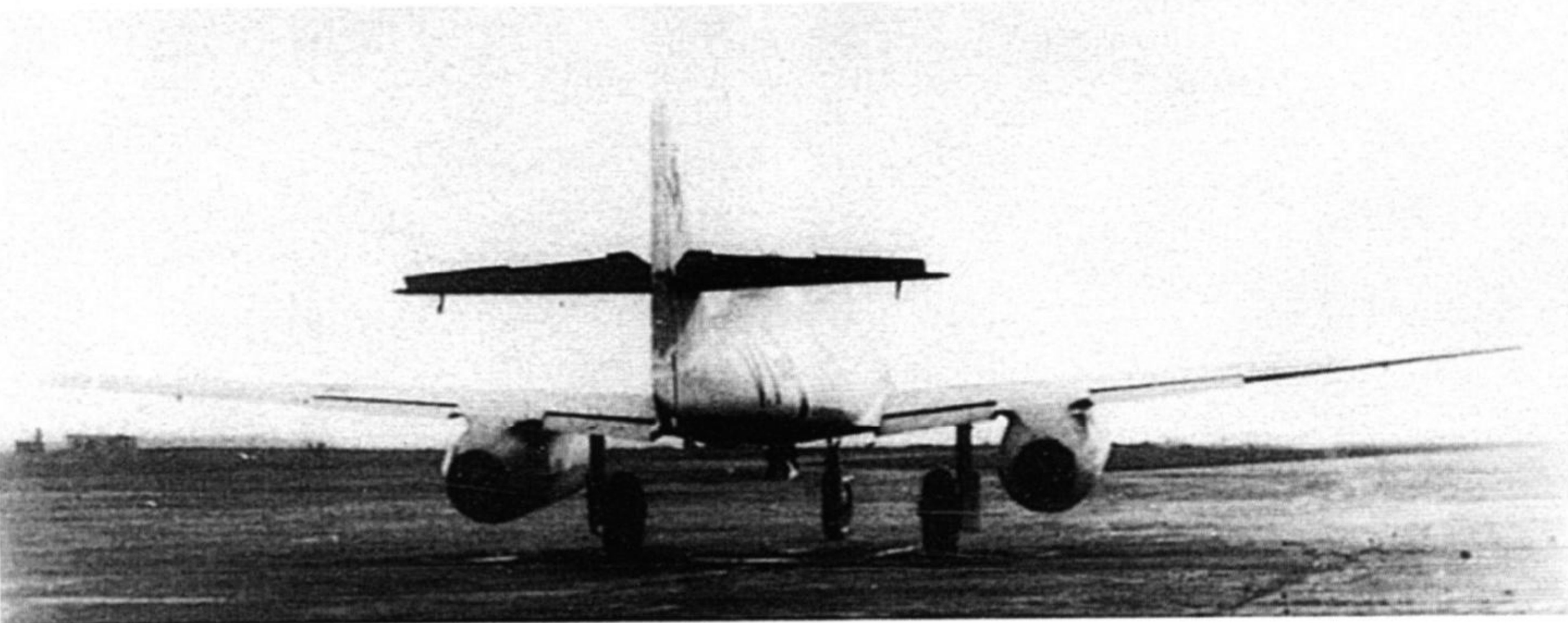
Die Me 262 - Versuchsmuster (ab 3.01.1945)			
Versuchsmuster	WerkNr.	Erstflug	Erprobungszweck
Me 262 V 1	130015	Mai 1944	Me 262 A-1a mit diversen Holzleitwerken
Me 262 V 2	170056	Juni 1944	Me 262 A-1a mit FuG 218 und FuG 216
Me 262 V 4	170083	Juli 1944	Me 262 A-1a/U4 mit MK 214 AV3 - Kanone
Me 262 V 5	130167	31.05.1944	Me 262 A-1 mit Abwurfaffen und EZ 42
Me 262 V 6	130186	16.10.1944	Me 262 C-1a mit HWK 109-509A2 R-Antrieb
Me 262 V 7	170303	19.10.1944	Me 262 A-1 mit 1000 kp - Starthilfen
Me 262 V 8	110484	Okt. 1944	Me 262 A-2a/U2 (Lotte-Bomber, 2-sitzig)
Me 262 V 11	110555	Dez. 1944	Me 262 A-2a/U2 (Lotte-Bomber, 2-sitzig)
Me 262 V 12	170074	08.01.1945	Me 262 C-2b mit zwei BMW 109-003R - TLR



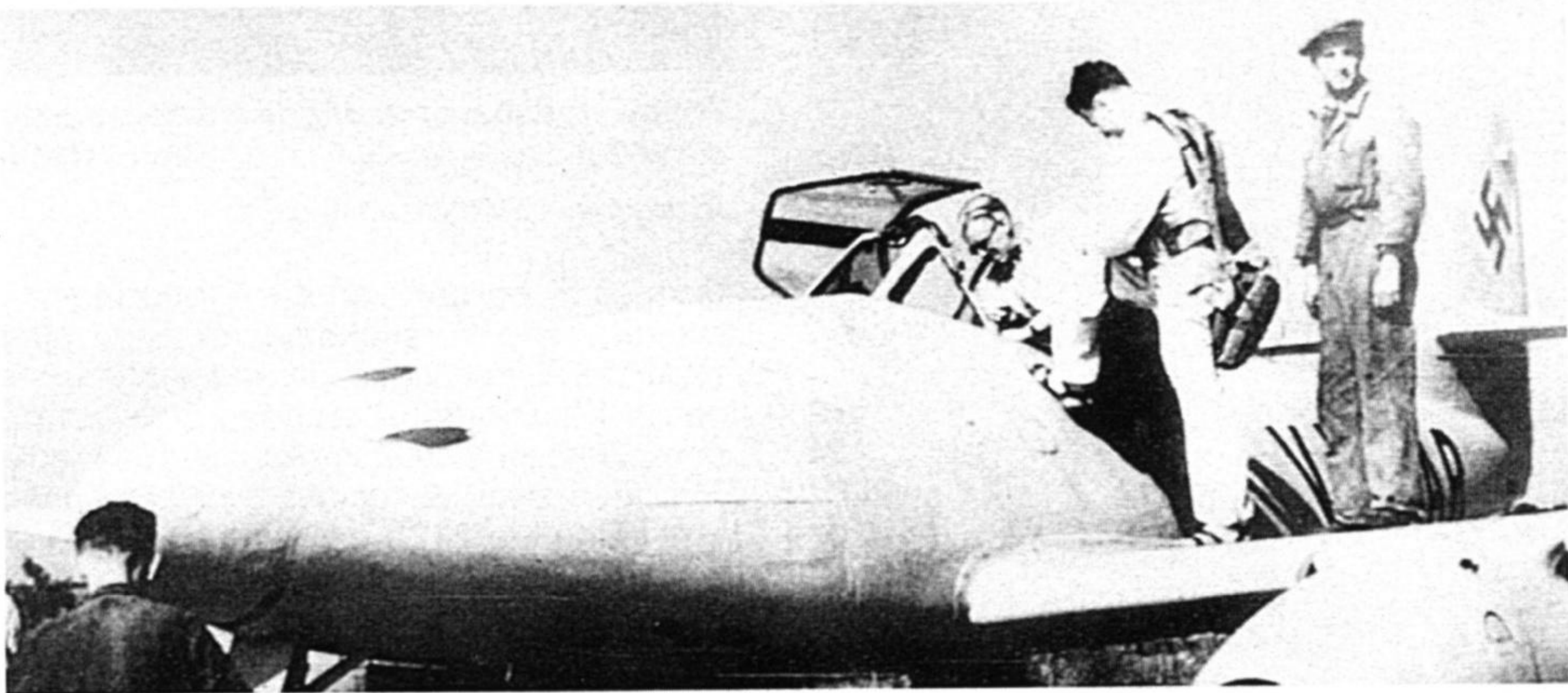
Die Me 262 V9 wurde im Oktober 1944 mit der "Rennkabine" erprobt. Foto: Creek

The Me 262 V9 was tested during October 1944 with a small canopy.

Nach dem Angriff wurden weitere Splitter-schutz - Anlagen hergestellt und die relativ wenigen Strahljäger soweit als möglich auf dem weiträumigen Areal disloziert. Durch gezielte Luftangriffe auf die Herstellerwerke erlitt die Me 262 - Produktion ab 1944 mehrfach gravierende Rückschläge. Die Auslieferung der Me 262 A-1 an die Truppe verlief oftmals stockend. Nachdem im Mai infolge Kriegseinwirkung keine Me 262 zugeteilt werden konnte, erhielt das KG 51 "Edelweiß" im Juni 1944 seine ersten fünf Me 262, da nunmehr der sogenannte "Blitzbomber" höchste Priorität genoß. Im Juli folgten weitere 50, sechs Umbaumaschinen und 14 Erprobungsflugzeuge. Von neun im August 1944 ausgelieferten Me 262 A-1 trafen beim Erprobungskommando (Jagd) des GdJ fünf und drei trafen beim KG 51 ein, die letzte Me 262 wurde dem Fliegerüberführungsgeschwader (FIÜG) 1 zu Ausbildungszwecken zugewiesen. Im September 1944 kam es nach Unterlagen des Generalquartiermeisters 6. Abt. IIIC zur Auslieferung von 17 Me 262 A-1 und vier Doppelsitzern (Me 262 B-1a): zwei an das KG 51 "Edelweiß", eine an das KG(Jagd) 54 und die vierte an das Erprobungskommando (Jagd). Trotz der Überbelegung des Platzes mußte die Versuchsfliegerei mit der Me 262 so schnell als möglich fortgeführt werden, obwohl Luftalarme den Flugbetrieb in Lechfeld ab dem Spätsommer 1944 merklich behinderten. In dem erhalten gebliebenen Protokoll Nr. 38 der Messerschmitt - Werke vom 10.08.1944 über die Gesamtlage bei der Me 262 zeigt sich, daß die ehrgeizigen Pläne, bis Ende 1943 schon 100 Me 262 fertigzustellen, Illusion geblieben waren:



Heckansicht der Me 262 V6. Foto: MBB Rear-view of the Me 262 V6



Erprobung der Me 262 V7 (VI+AB). Foto: MBB Trial of the Me 262 V7 (VI+AB).



Die Me 262 V9 und V 10 im Sommer 1944 in Lechfeld Foto: USAF Me 262 V9and V10 at Lechfeld (Summer 1944).



Vorbereitung des ersten Strahlflugs. The Me 262 was prepared for the first flight with turbojets.
Foto: MBB



Fritz Wendel vor der Me 262 V1. Foto: MBB Fritz Wendel in front of the Me 262 V1.



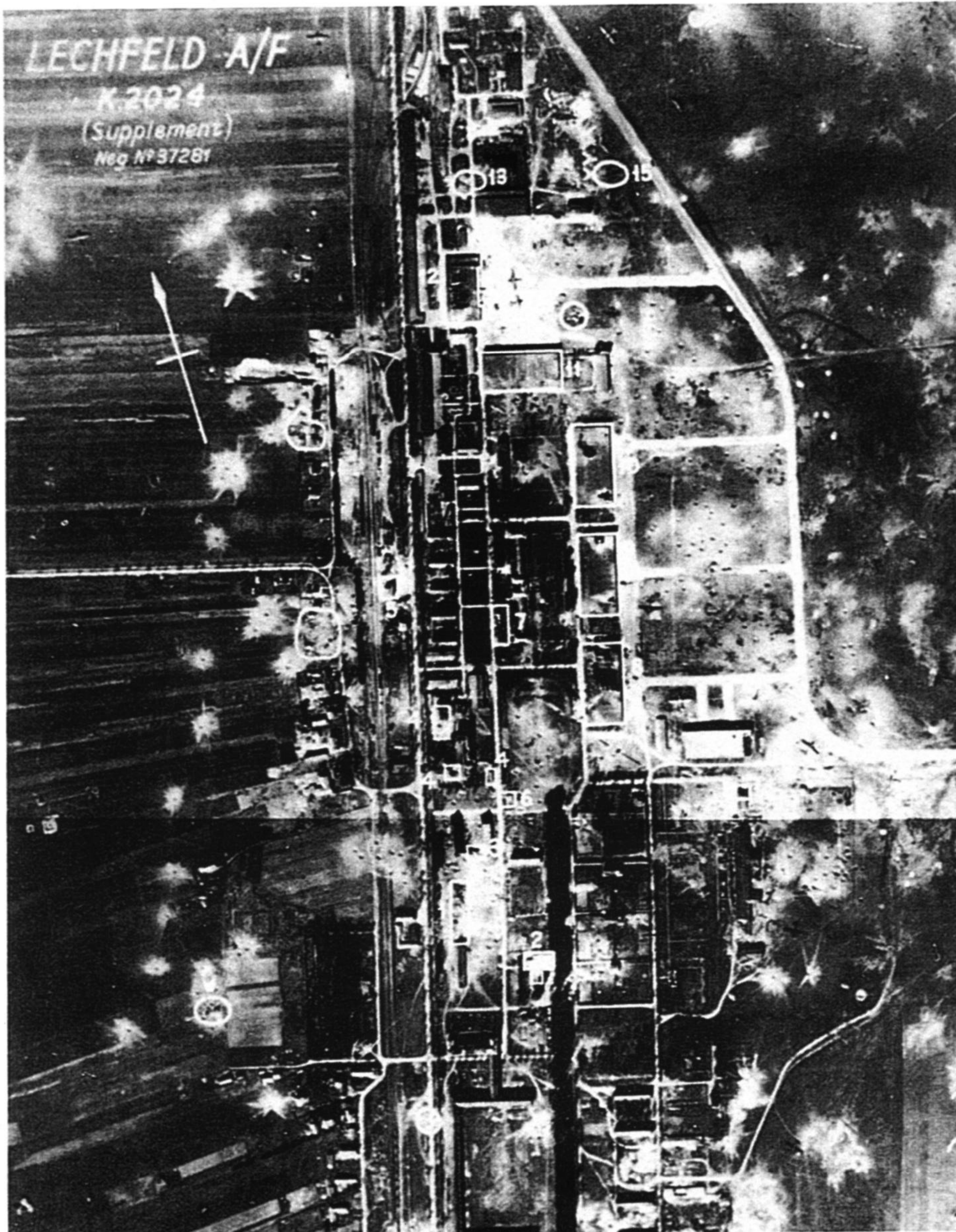
Triebwerksüberwachungsinstrumente einer Me 262 A-1a. Foto: NASM

Instruments for the engines.

Insgesamt wurden von der Firma Messerschmitt zehn Versuchsmuster und insgesamt 112 Serienflugzeuge endmontiert. Von den V-Flugzeugen befanden sich bei der Firma Messerschmitt im August 1944 lediglich noch zwei Maschinen im Versuchsbetrieb. Eine Me 262 war zwischenzeitlich als Schulflugzeug an die Truppe abgegeben worden. Die Flugzeuge Me 262 V1, V2 und V4 bis V7 waren im Erprobungsbetrieb ausgefallen oder durch Absturz zerstört worden. Anfang August 1944 waren von 112 Maschinen lediglich 80 Me 262 verfügbar:

Die Baureihen der Me 262

Baureihe	Verwendung	Antrieb	Bewaffnung/Abwurflasten
Me 262 A-1a	Strahljäger	2x Jumo 004 B	4x MK 108
Me 262 A-1b	Strahljäger	2x BMW 003 A	4x MK 108
Me 262 A-1a/R1	Strahljäger	2x Jumo 004 B	4x MK 108 und 24 R4M
Me 262 A-1a/Bo	Behelfsjagdbomber	2x Jumo 004 B	2x MK 108 und Bomben
Me 262 A-1a/U1	Schwerer Strahljäger	2x Jumo 004 B	2x MK 103/108/151
Me 262 A-1a/U2	Schlechtwetterjäger	2x Jumo 004 B	4x MK 108
Me 262 A-1a/U3	Behelfsaufklärer	2x Jumo 004 B	unbewaffnet
Me 262 A-1a/U4	Schwerer Strahljäger	2x Jumo 004 B	1x MK 214
Me 262 A-1a/U5	Schwerer Strahljäger	2x Jumo 004 B	6x MK 108
Me 262 A-2a	Jagdbomber	2x Jumo 004 B	2x MK 108 und Bomben
Me 262 A-2a/R2	Jagdbomber (gepanzert)	2x Jumo 004 B	2x MK 108 und Bomben
Me 262 A-2a/U1	Jagdbomber mit TSA (1)	2x Jumo 004 B	2x MK 108
Me 262 A-2a/U2	Schnellstbomber	2x Jumo 004 B	unbewaffnet
Me 262 A-3a	Gepanzerter Strahljäger	2x Jumo 004 B	4x MK 108 und 24 R4M
Me 262 A-4A	Nahaufklärer	2x Jumo 004 B	unbewaffnet
Me 262 A-5a	Bewaff. Nahaufklärer	2x Jumo 004 B	1x MK 108
Me 262 B-1a	Schulflugzeug	2x Jumo 004 B	2x MK 108 (oder unbewaffnet)
Me 262 B-1a/U1	Behelfsnachtjäger	2x Jumo 004 B	2x MK 108 (oder 2x MG 151/20)
Me 262 B-2a	Nachtjäger	2x Jumo 004 B	4x MK 108
Me 262 C-1a	Abfangjäger	2x Jumo 004 B und 1 x HWK	4-6 MK 108 (geplant)
Me 262 C-2b	Abfangjäger	2x BMW 003 R	4-6 MK 108 (geplant)
Me 262 C-3a	Abfangjäger	2x Jumo 004 B und 1x HWK	4-6 MK 108 (geplant)



Luftbild der Erprobungsplatzes Lechfeld.
Foto: USAF

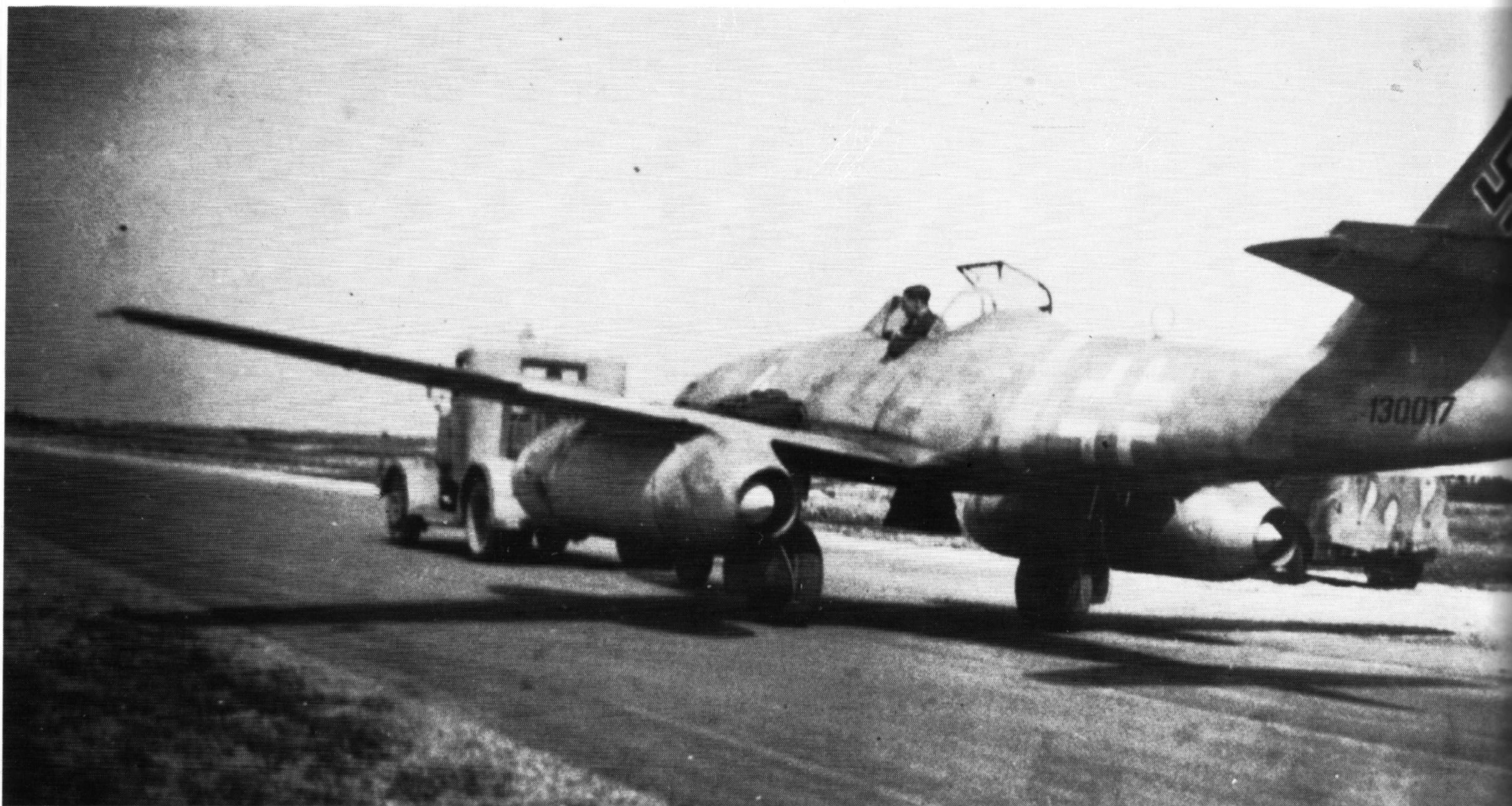
Aerial-photograph of Lechfeld airfield.

- KG 51	33
- Erprobungskommando	15
- E - Stelle	14
- Messerschmitt Versuch	7
davon Umbauflugzeuge:	4
- Fa. Jungk	1
- Fa. Blohm & Voss	10
	80

Infolge der alliierten Luftangriffe und durch Unfälle war die Zahl der hergestellten Serienmaschinen um 32 gesunken. So gingen am 24.04.1944 durch einen Bombenwurf auf Leipheim neun Me 262 verloren. Am 19.07.1944 wurden in Lechfeld und Leipheim insgesamt zwölf Me 262 durch Luftangriffe zerstört. Bei der Überführung stürzten drei Maschinen infolge einer defekten Treibstoff - Anlage ab, fünf weitere kamen infolge Triebwerksbränden nicht am Ziel an. Hierbei verloren zwei Piloten ihr Leben. Ein dritter Flugzeugführer (KG 51) wurde getötet, als sein "Blitzbomber" infolge Wasserberührung abstürzte.

Zwischen dem 28.09.1944 und dem 18.10.1944 befanden sich außer der Me 262 V9 und V10 nur noch die Maschinen mit den WerkNrn. 130015 ("Baldrian - Anlage"), 130167 (Stabilität/Bremsenanlage), 170056 (Stabilität), 170079 (Bremsen), 130186 (die spätere Me 262 C-1a) und die 170303 (Abwurfaffen) in Lechfeld. Bis zum Kriegsende war dann die Entwicklung der Heimatschützer und des "Lotfe-Bombers" (Me 262 A-2a/U2) besonders vordringlich.

Das vorläufige Ende des Strahlflugs in Lechfeld kam im April 1945. Die III. (Erg.)/JG 2 verlegte am 23.04.1945 nach München-Riem. Vier Tage später wurde der Platz durch Soldaten der 4th Infantry and 12nd Armoured Division besetzt. Anschließend zog die 305th BG der 8th USAF sowie ein Jagdverband mit P-47 in Lechfeld ein. Sie teilten sich den Platz mit "Watson Whizzers", die dort die erbeuteten Me 262 wieder in flugklaren Zustand versetzten. Heute ist auf dem Fliegerhorst das Jagdbombergeschwader 32 der GAF stationiert.



Zum ersten Mal veröffentlicht: Mit dieser Me 262 wurde der 1. Jet-Luftsieg in der Geschichte der Fliegerei errungen. Pilot: Lt. Schreiber.

Der 1. Luftsieg eines Düsenjägers in der Geschichte der Fliegerei wurde mit dieser Me 262 A-1a erzielt!

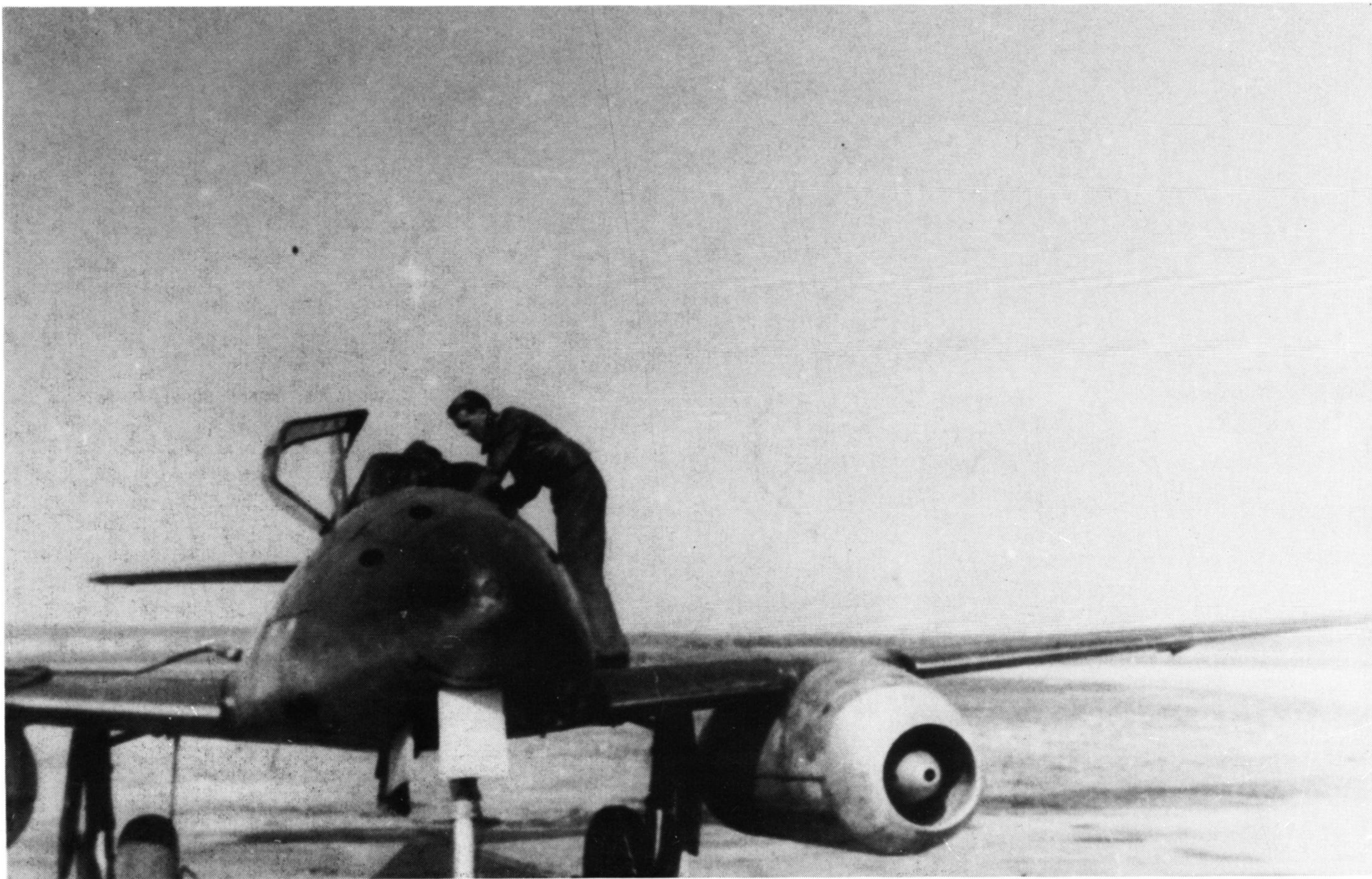
Heute können wir Ihnen wieder ein seltenes Bilddokument aus der Sammlung von Herrn Lächler vorstellen: Die Me 262 A-1a "Weiße 4", Werknr. 130017, mit der Lt. "Bubi" Alfred Schreiber am 26. Juli 1944 den ersten Luftsieg mit einem Düsenflugzeug erzielte. Sein Opfer war eine Mosquito. Beachte den weißen Abschlußbalken über der Werknummer. Rumpfband vermutlich gelb. Schreiber verunglückte mit dieser Maschine am 26.11.1944 beim Landeanflug auf Lechfeld tödlich. Fw. Josef Pellmaier vom Erprobungskommando 262 hatte diese Maschine mit seiner Büssing-Zugmaschine vom Ende der Rollbahn abzuschleppen, legte in den Schlepper den 1. Gang ein, sprang heraus und machte von dem "historischen" Vogel dann diese Aufnahme. Auf dem Führersitz der Me 262 Pellmaiers Beifahrer. Fotografieren der "Turbos" war damals streng verboten.



Zwei weitere Fotos aus der Sammlung Lächler von Me 262-Erfolgen beim E-Kdo Lechfeld. Hier Lt. Weber am 8. August 1944 nach Abschluß einer "Mosquito" über dem Ammersee. "Mosquitos" waren bis dahin für Prop-Jäger nur schwer zu treffen. Auch die Spitfire-Höhenaufklärer hatten fortan schlechtere Karten.



Der erfolgreiche Düsenjäger-Pilot Lt. Weber mit Blumenstrauß vor seiner Maschine. Beachte Schmauchspuren an der unteren Backbordkanone. Weber fiel beim JG 7 am 21.3.45. Nachzulesen in Manfred Boehmes ausgezeichnetem Chronik-Buch "Jagdgeschwader 7" (Motorbuch Verlag).
Alle Fotos Sammlung Lächler



**Oberstleutnant Bär, der Kommandeant der III./EJG 2 in Lechfeld vor
seiner "Roten 13", seiner Me 262 A-1a.**

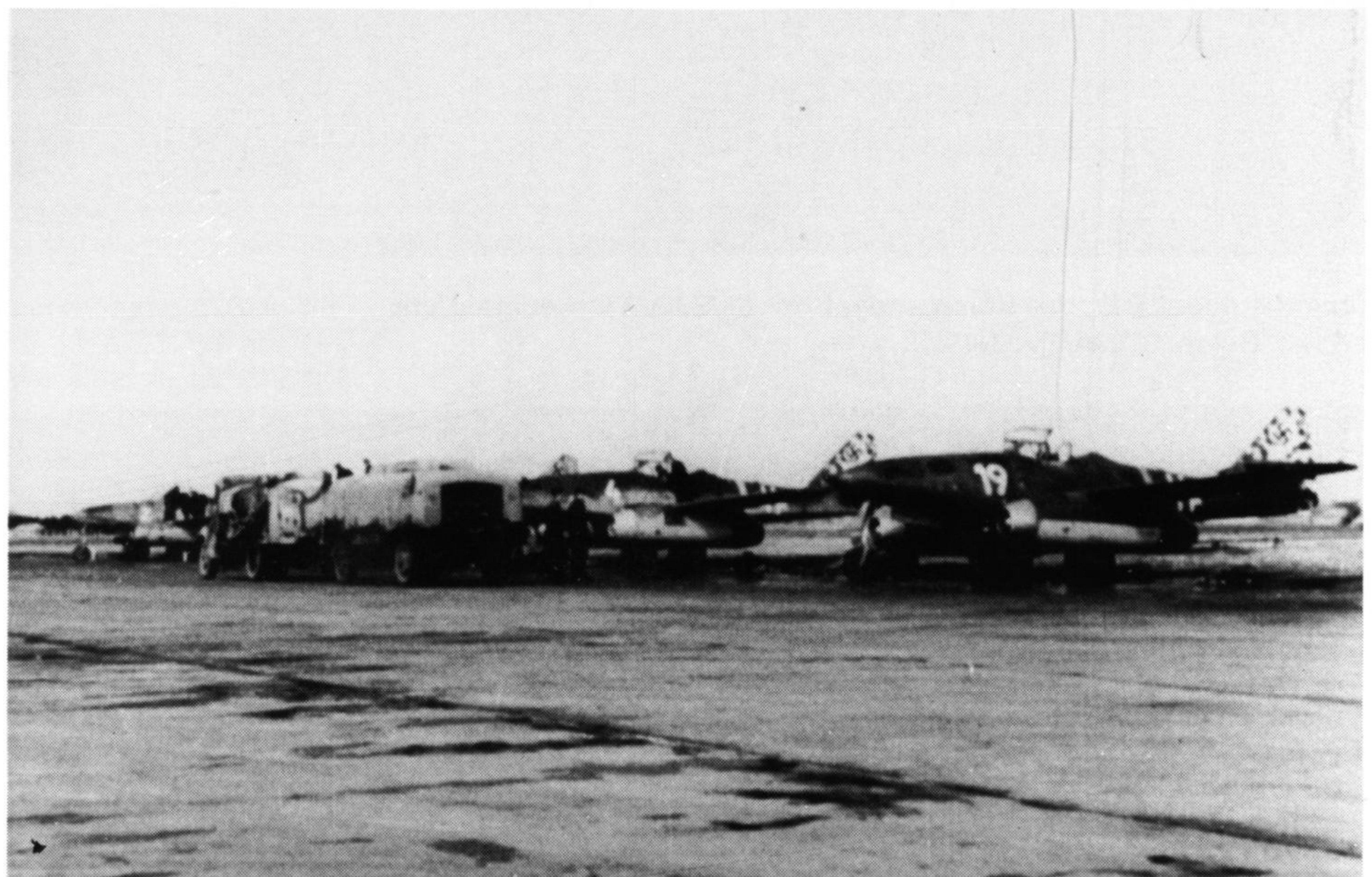
*LtCol. Bär, group commander of III./EJG 2 at Lechfeld in front of his "red
13", an Me 262 A-1a.*





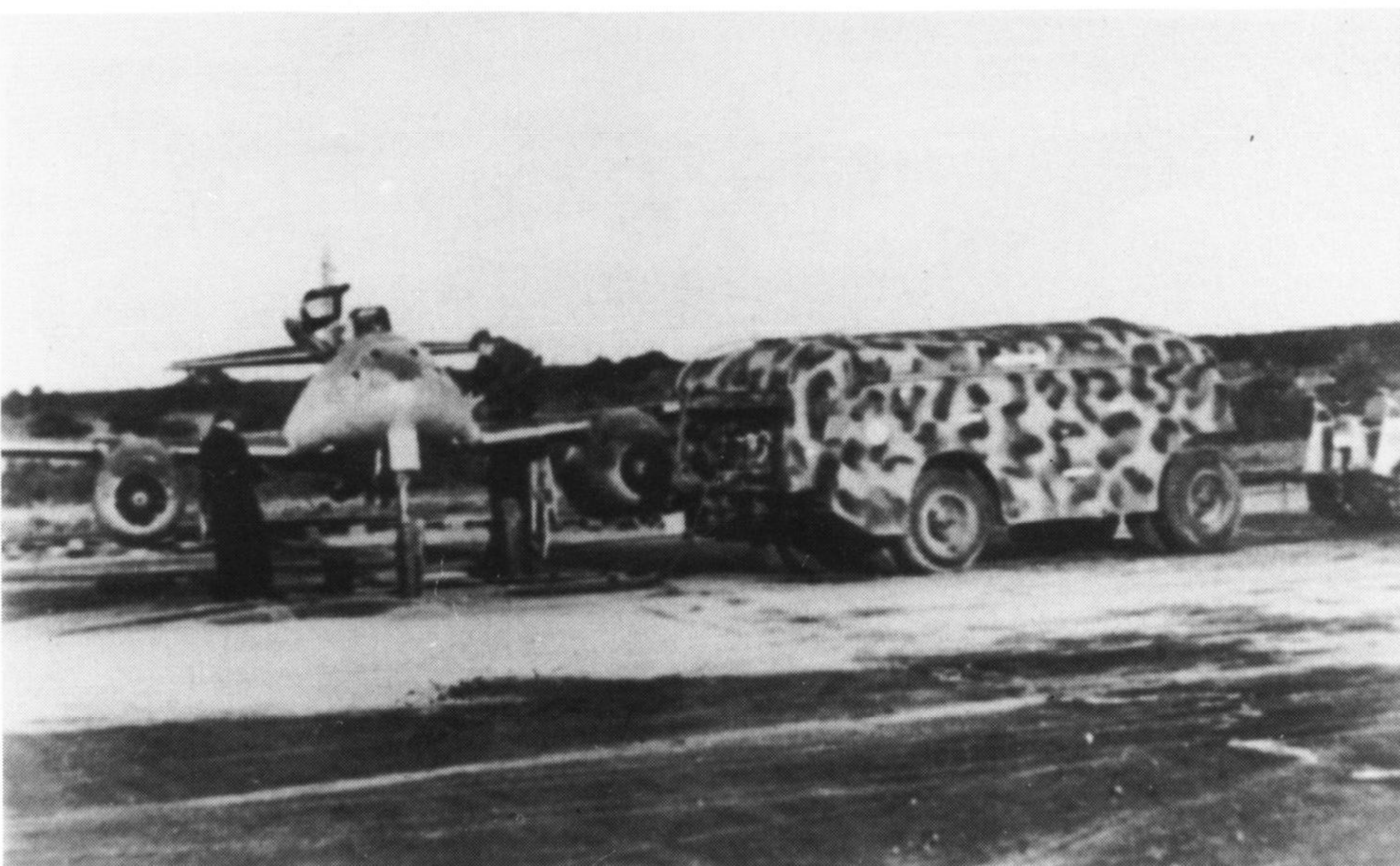
Eine Me 262 A-1a des Kommando Nowotny wird mit Hilfe eines Kettenkrads zur Startposition geschleppt.

An Me 262 A-1a of "Kommando Nowotny" is being towed to the take off position.



Betankung der Einsatzmaschinen des Kdo Nowotny in Lechfeld, 1944.

Refueling of operational aircraft of "Kommando Nowotny" at Lechfeld in 1944.



Die einzige beim Kampfgeschwader 76 vorhandene Me 262 B-1a, ein zweisitziges Übungsflugzeug mit Doppelsteuer.

The only Me 262 B-1a of "KG 76", a two seat version for training purposes.



Einsatzflugzeuge des im März 1944 gebildeten Jagdverbandes 44 nahe München.

Operational aircraft of "JV 44", the unit of experts, formed at Munich in March 1944.

Die erste Me 262 B-1a während der Erprobung. Die Produktion erfolgte beim Blohm & Voss nahe Hamburg.

The first Me 262 B-1a during the test phase. Production of this version took place at the Blohm & Voss factory near Hamburg.



Infolge des Kraftstoffmangels mußte bei Kriegsende zunehmend auf Menschenkraft zurückgegriffen werden.

Due to lack of fuel at the end of the war, the Luftwaffe had to use more and more pure manpower.



Die Einsatzmaschine von Oberstlt. Bär in Lechfeld während einer Einsatzpause, Anfang März 1945.

Lt.Col. Bär's operational aircraft at Lechfeld between combat sorties, March 1944



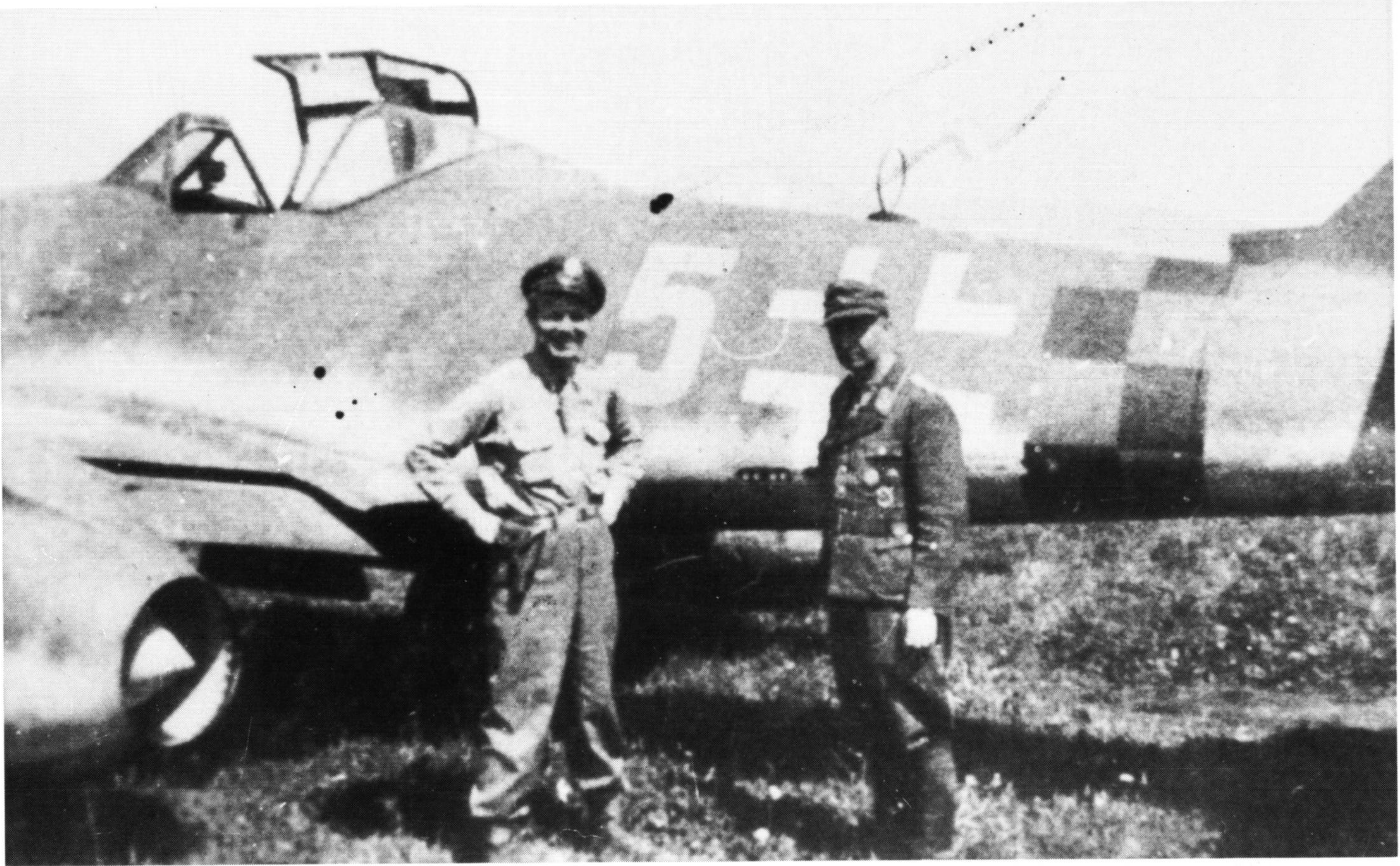
Eine in Lechfeld bei Kriegsende von den amerikanischen Bodentruppen erbeutete Me 262 A-1a der III./EJG 2.

American troops captured this Me 262 A-1a of "EJG 2" at the end of the war.



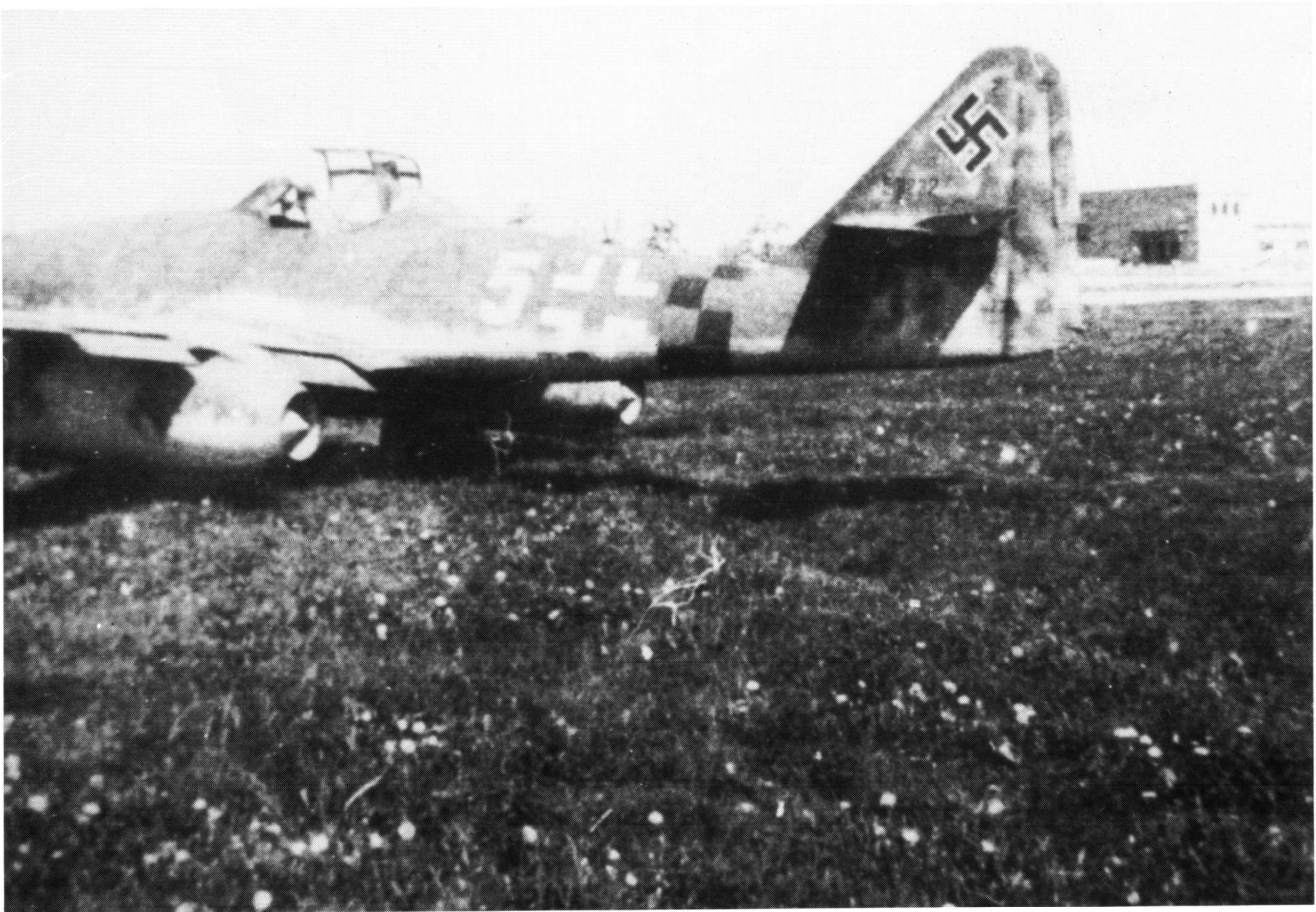
In den Wäldern Bayerns erbeuteten alliierte Truppen zahlreiche flugfähige Me 262 A-1a - Jäger, die in Waldfabriken hergestellt worden waren und teilweise zur einen Tarnanstrich besaßen.

War bouty of American troops were numerous Me 262 A-1a's, still airworthy. The aircraft were produced in forest factories and carried only a single colour camouflage scheme



oben und unten: Eine Maschine des Industrie-Schutz-Schwarmes (ISS) nach der Erbeutung durch die US Army im April 1945. Im Vordergrund Col. Watson mit einem Major der Luftwaffe.

An aircraft of an protection flight (ISS) after being taken over by the US Army in April 1945. Notice Col. Watson and a German major in front of the airplanes.



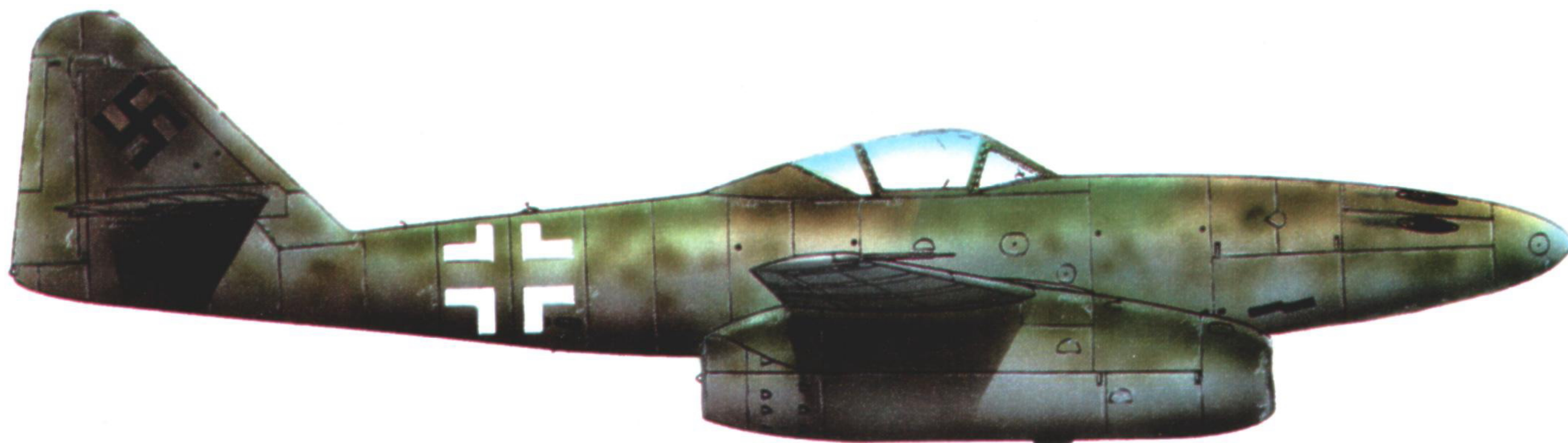


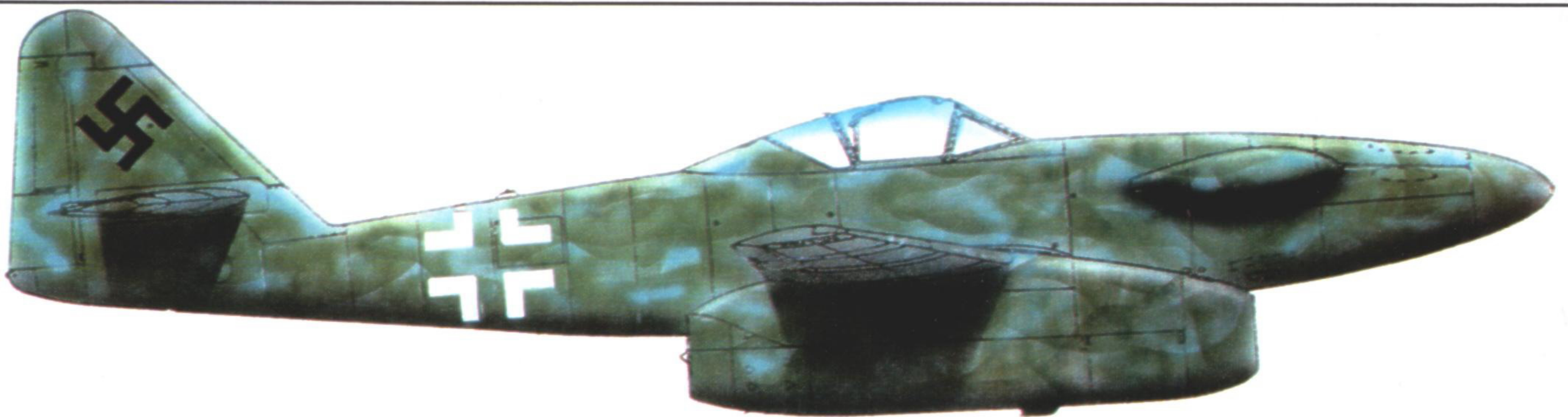
Zeichnungen: Frömmert/Maunders



Standardanstrichsystem der Messerschmitt Me 262 A in der Blitzbomberversion. Die Farben waren Graugrün RAL 74, Grauviolett RAL 75 und Hellgrau RAL 76.

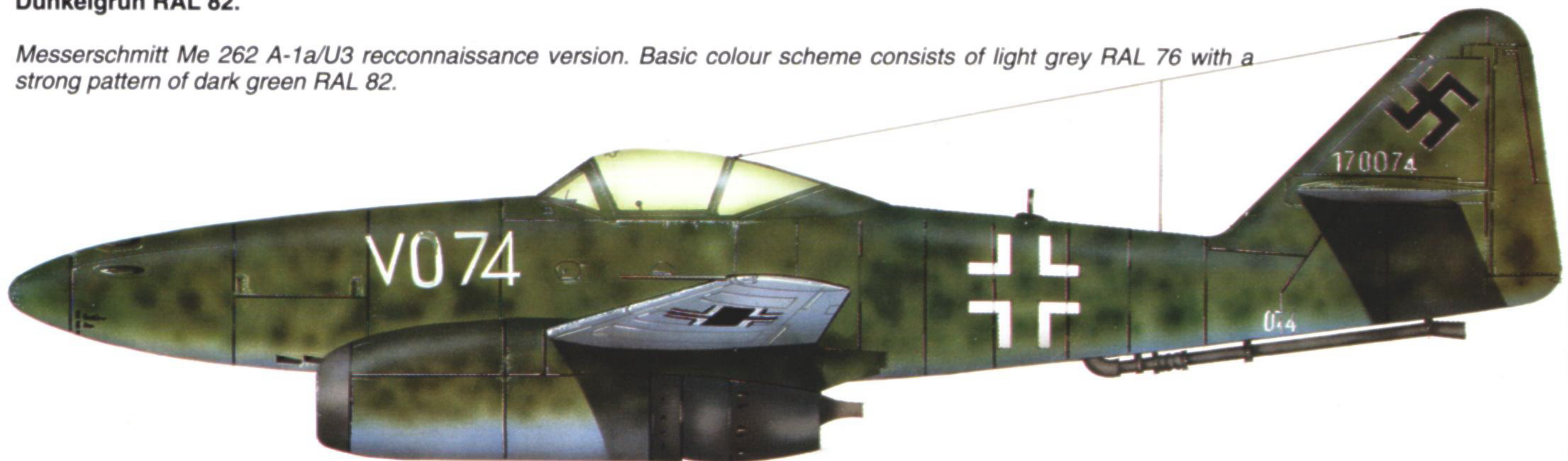
Standard camouflage scheme of a Messerschmitt Me 262 A in the "Blitzbomber" (strike bomber) version. The colours were grey green RAL 74, grey violet RAL 75 and light grey RAL 76.





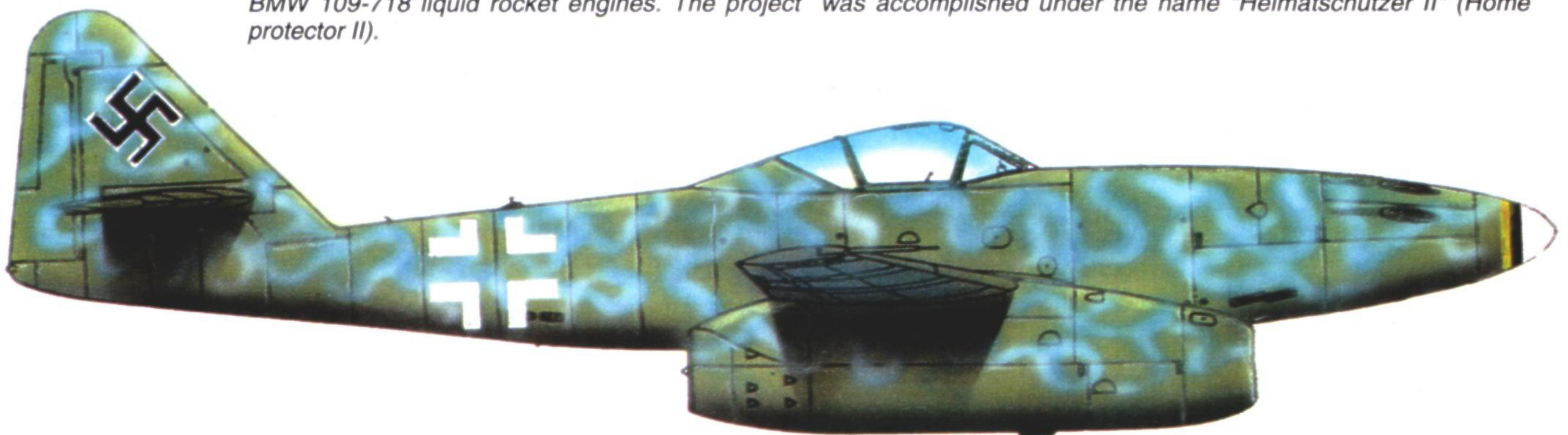
Messerschmitt Me 262 A-1a/U3 Behelfsaufklärer. Grundanstrich Hellgrau RAL 76 mit starkem Mäander in Dunkelgrün RAL 82.

Messerschmitt Me 262 A-1a/U3 reconnaissance version. Basic colour scheme consists of light grey RAL 76 with a strong pattern of dark green RAL 82.



Die Messerschmitt Me 262 C-1b (V 074) diente als Erprobungsträger für das BMW 003 A-1 Triebwerk mit zusätzlichen Flüssigkeitsraketen vom Typ BMW 109-718. Die Erprobung lief unter der Projektbezeichnung "Heimatschützer II".

The Messerschmitt Me 262 C-1b (V 074) was a test aircraft for the BMW 003 A-1 engine with additionally installed BMW 109-718 liquid rocket engines. The project was accomplished under the name "Heimatschützer II" (Home protector II).



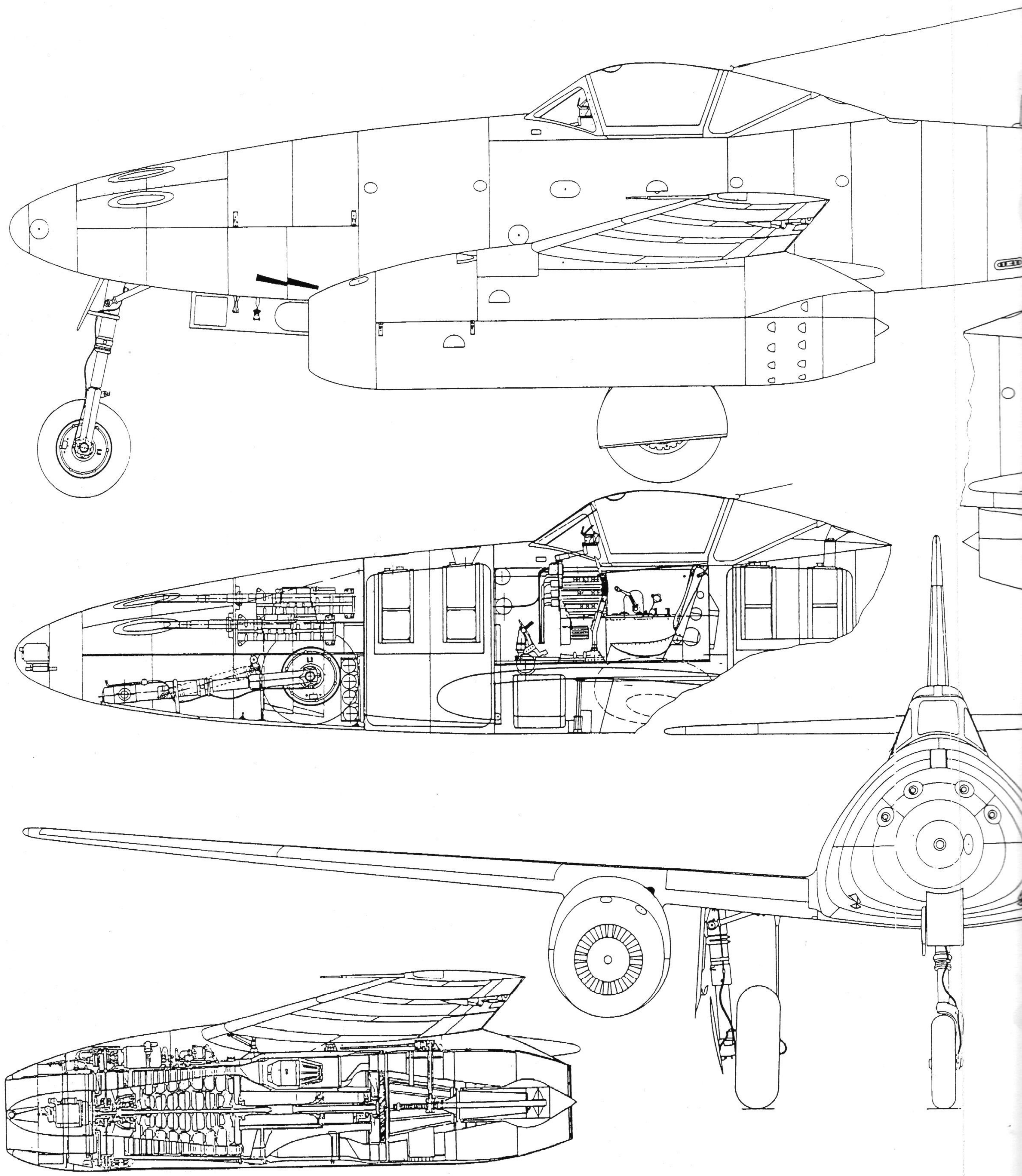
Diese Messerschmitt Me 262 A-1 gehörte zum KG 54 (J) und hatte einen Anstrich bestehend aus dem Grundton Dunkelgrün RAL 82 mit einem Mäander in Hellgrau RAL 76. Dieser Anstrich wich vom werkseitigen Anstrich-System ab. Zeugenaussagen zufolge wurden diese Farben verwendet, da die vorgeschriebenen Farben zu Kriegsende nicht mehr zur Verfügung standen.

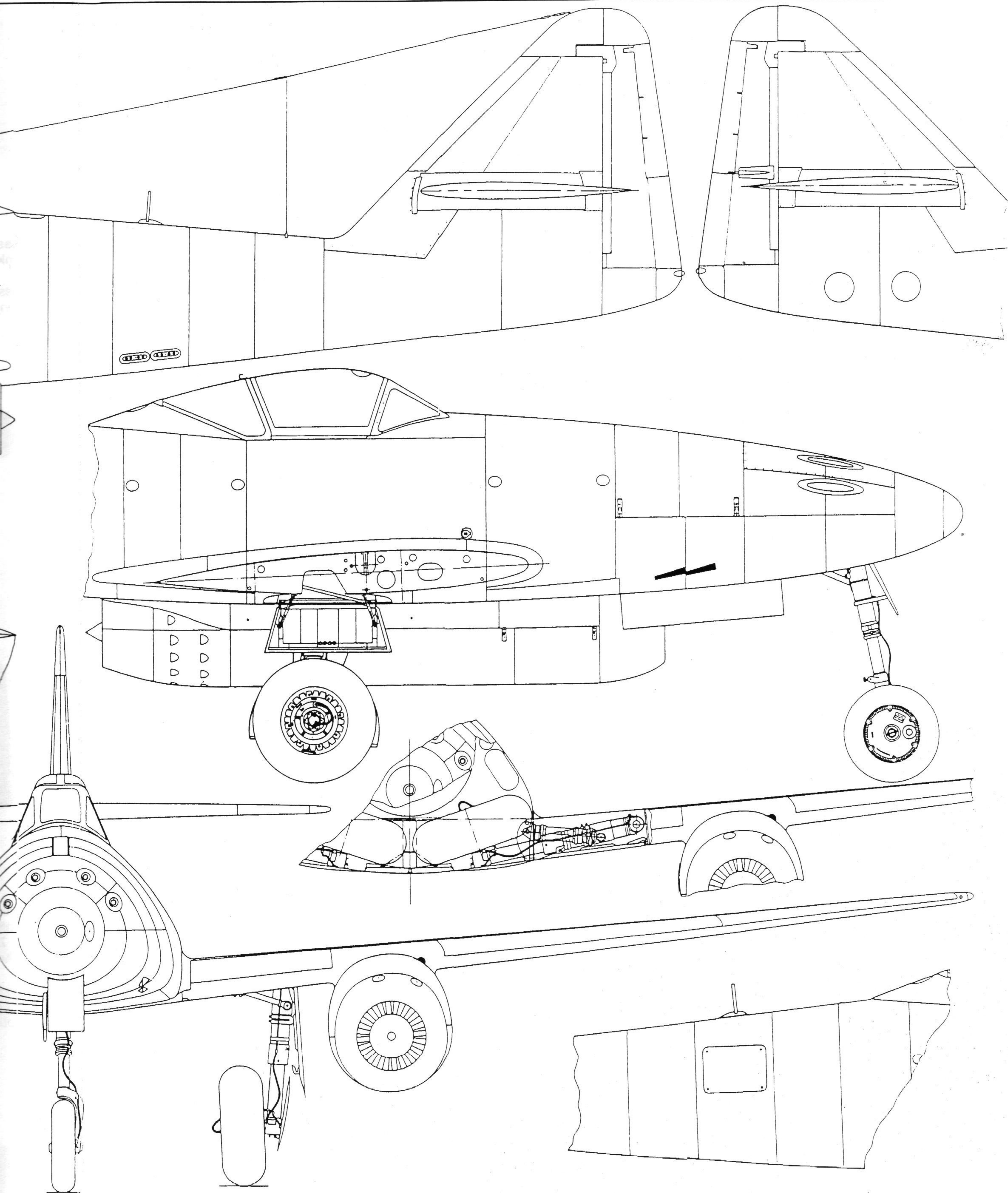
This Messerschmitt Me 262 A-1 belonged to KG 54 (J). The aircraft was painted in basic dark green RAL 82 with a pattern of light grey RAL 76. This colour scheme definitely differed from the prescribed factory pattern. Eyewitnesses reported that those colours were used due to lack of the official colours.



Messerschmitt Me 262 A-1 der 3./ISS 1 (Industrieschutzschwarm) Lechfeld. Interessant das Reichsverteidigungsmuster am Rumpfende.

Messerschmitt Me 262 A-1 of 3./ISS 1 (industrial defense flight) Lechfeld. Notice the home defense pattern at the rear end of the fuselage.





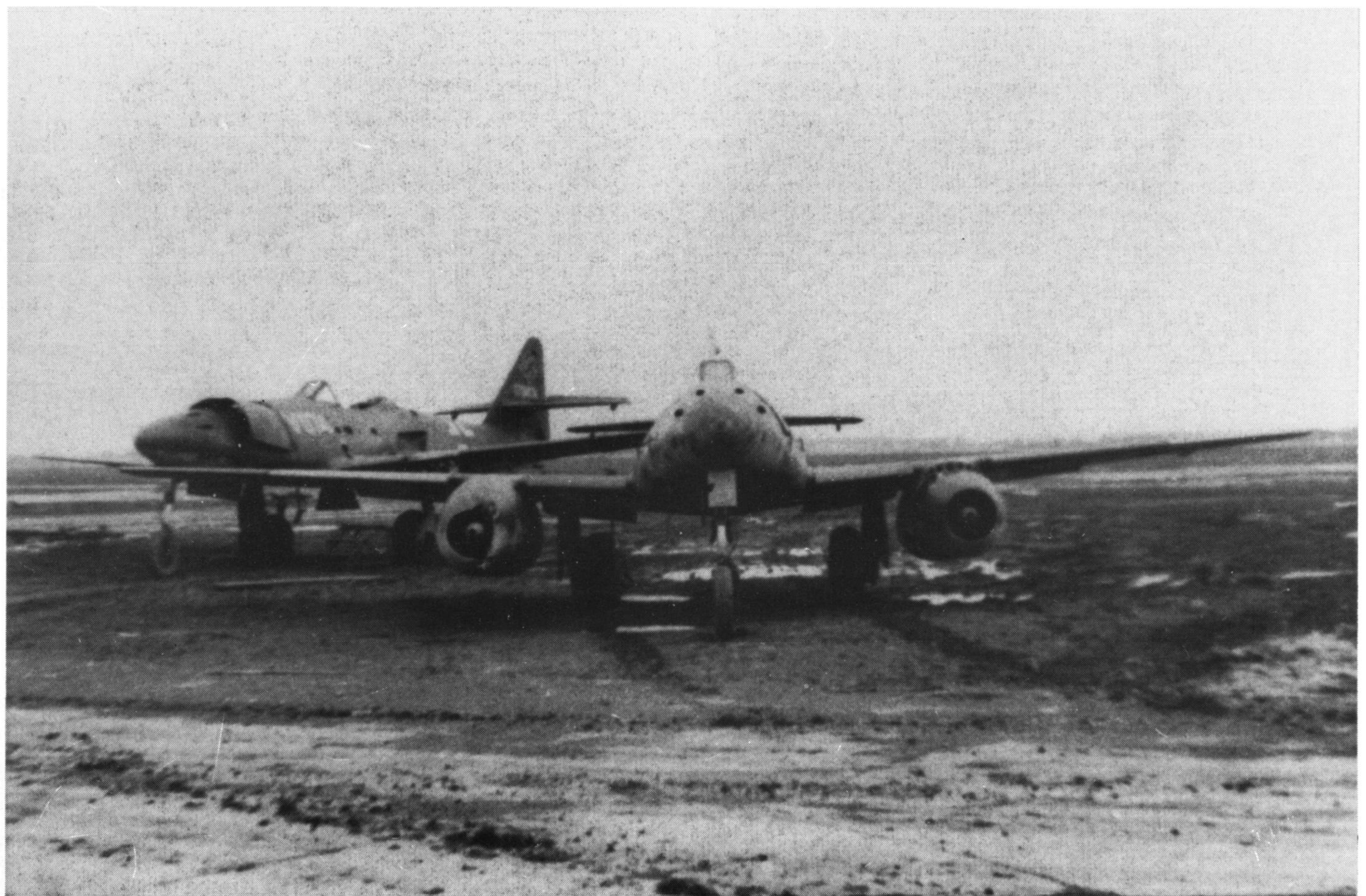


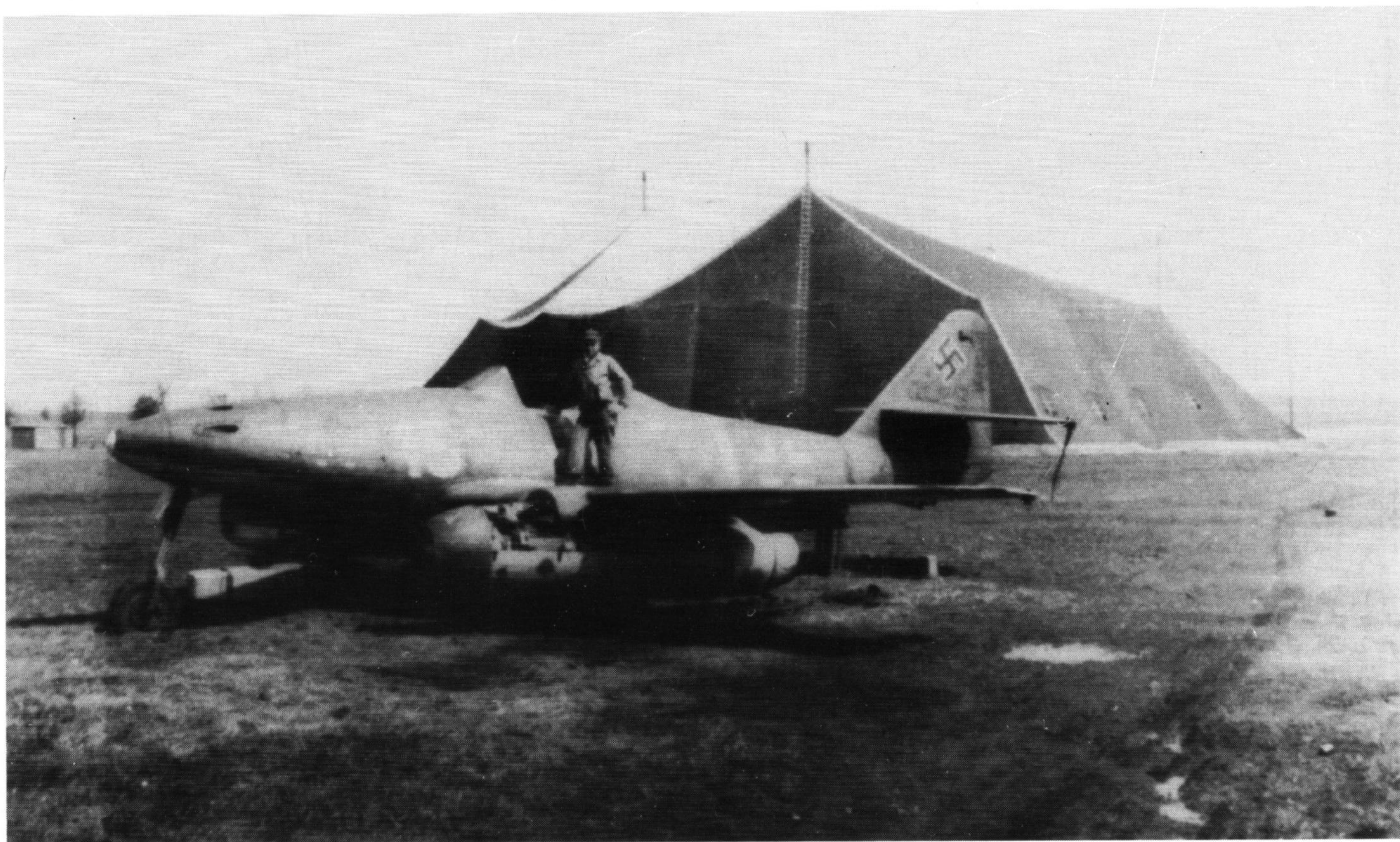
oben Eine Amateuraufnahme vom REMAG – Flugbetrieb auf dem Waltersberg bei Kahla.

An amateur foto done by REMAG. Flying operation on top of the Waltersberger Plateau near Kahla.

unten: Ende April 1944 wurden diese beiden Me 262 in Lechfeld erbeutet. Bei der Maschine im Hintergrund handelt es sich um den Prototyp der Me 262 C-1a "Heimatschützer C-1a" (siehe S. 21).

At the end of 1944 these two Me 262's were captured at Lechfeld. The aircraft in the back is the prototype of the Me 262 C-1a "Heimatschützer" (homeland defender) programme.





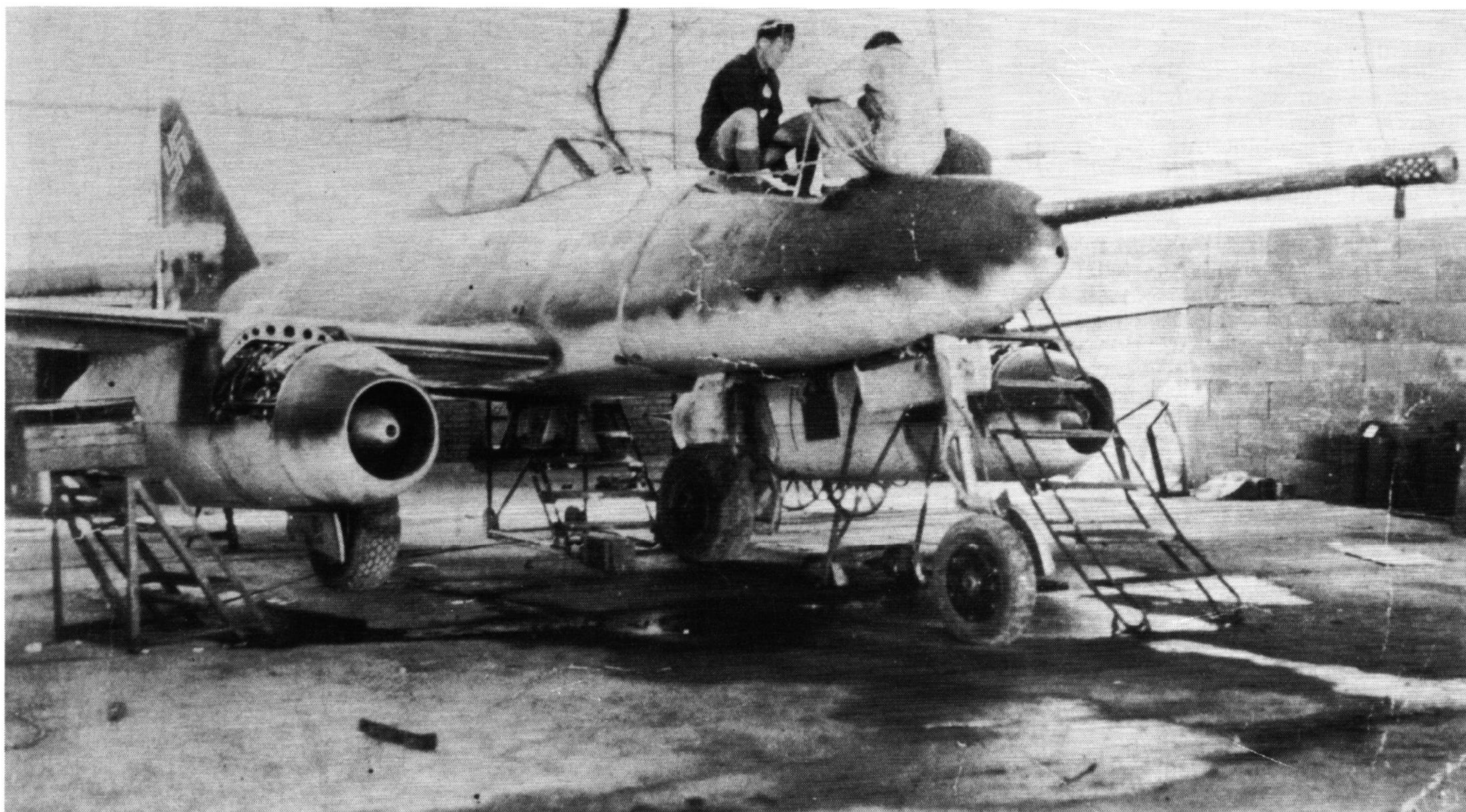
oben: In einem früheren Zirkus Zelt wurden bei Regensburg Me 262 A-1a instandgesetzt und im Frühjahr 1945 gewartet.

Maintenance of Me 262 A-1a's in a former circus tent near Regensburg, 1945.

unten: Einflugbetrieb des Werkes Kahla auf dem Plateau des Walpersberges. Die Maschinen wurden mittels eines Schrägaufzuges auf den Berg geschafft.

Operational readiness flights of the "Kahla factory" at the Waltersberger Plateau. The aircraft had to be lifted with special devices to get them on top of the plateau.





Die Me 262 A-1a/U4 (WerkNr. 170083), die im April 1945 in Lechfeld erbeutet wurde und den Namen "Wilma Jeanne" erhielt.

Foto: Muth

Me 262A-1a/U4 (c/n 170083) was captured April 1945 at Lechfeld and was later named "Wilma Jeanne".

Messerschmitt Me 262 Pulkzerstörer

Die hervorragenden 1:48er Modelle der Me 262 dürften weltweit bei Modellbauern für Aufsehen gesorgt haben. Mit ein Grund, die Kerndaten der Ausführung Me 262 A-1a/U4 zusammenzufassen. Von dem ersten Me 262 - Pulkzerstörer, also der Me 262 A-1a/U4, wurde zunächst eine 1:1 Einbau-Attrappe hergestellt und später noch zwei flugfähige Versuchsmuster aus serienmäßigen A-1a-Flugzeugen umgebaut.

Der Entwicklung lag eine Weisung von Rüstungsminister Speer, datierend vom 05.01.1945, vor, welche die Anordnung Hitlers vom 04.11.1944, daß "forciert schwere und weittragende Kanonen" in Flugzeuge eingebaut werden sollen, Rechnung trug. Außer der Ju 88 und der Ju 388 sollten vor allem die Do 335 sowie die Me 262 eine überschwere Waffe erhalten. Zur Auswahl standen die Rheinmetall-Borsig BK 5 sowie die Mauser MK 214A. Wegen der geringen Kadenz von nur 45 Schuß/min. gegenüber 150 Schuß/min. hatte die BK 5 keine reelle Chance. Zusätzlich wurde der Einbau der MK 112 und MK 412 bei der 8-262 untersucht, jedoch kurze Zeit später aus technischen Gründen verworfen.

Seit Januar 1945 wurde mit allen verfügbaren Kräften an der Konstruktion des neuen Rumpfbüchs und am beabsichtigten Waffeneinbau gearbeitet. Am 25.01.1945 mahnte man in Lechfeld erneut die fehlenden Einbauunterlagen

für die MK 214 an. Zwischenzeitlich wurde im Februar die Holzattrappe in Oberammergau fertiggestellt, so daß eine MK 214-Waffe (möglicherweise auch nur eine Attrappe) bald darauf eingesetzt werden konnte. Hiernach konnte ein erster Musterbug mit funktionsfähiger MK 214-Bestückung erstellt

werden. Am 23.02.1945 erhielt Hauptdienststellenleiter Saur ein kurzes Fernschreiben der Messerschmitt-Werke: "Waffe MK 214 im Flugzeug (gemeint ist die Me 262, Anm.d.Verf.) am Stand bis zu fünf Schuß hintereinander beschossen. Dauerfeuer ab morgen. Schußbild sehr gut."

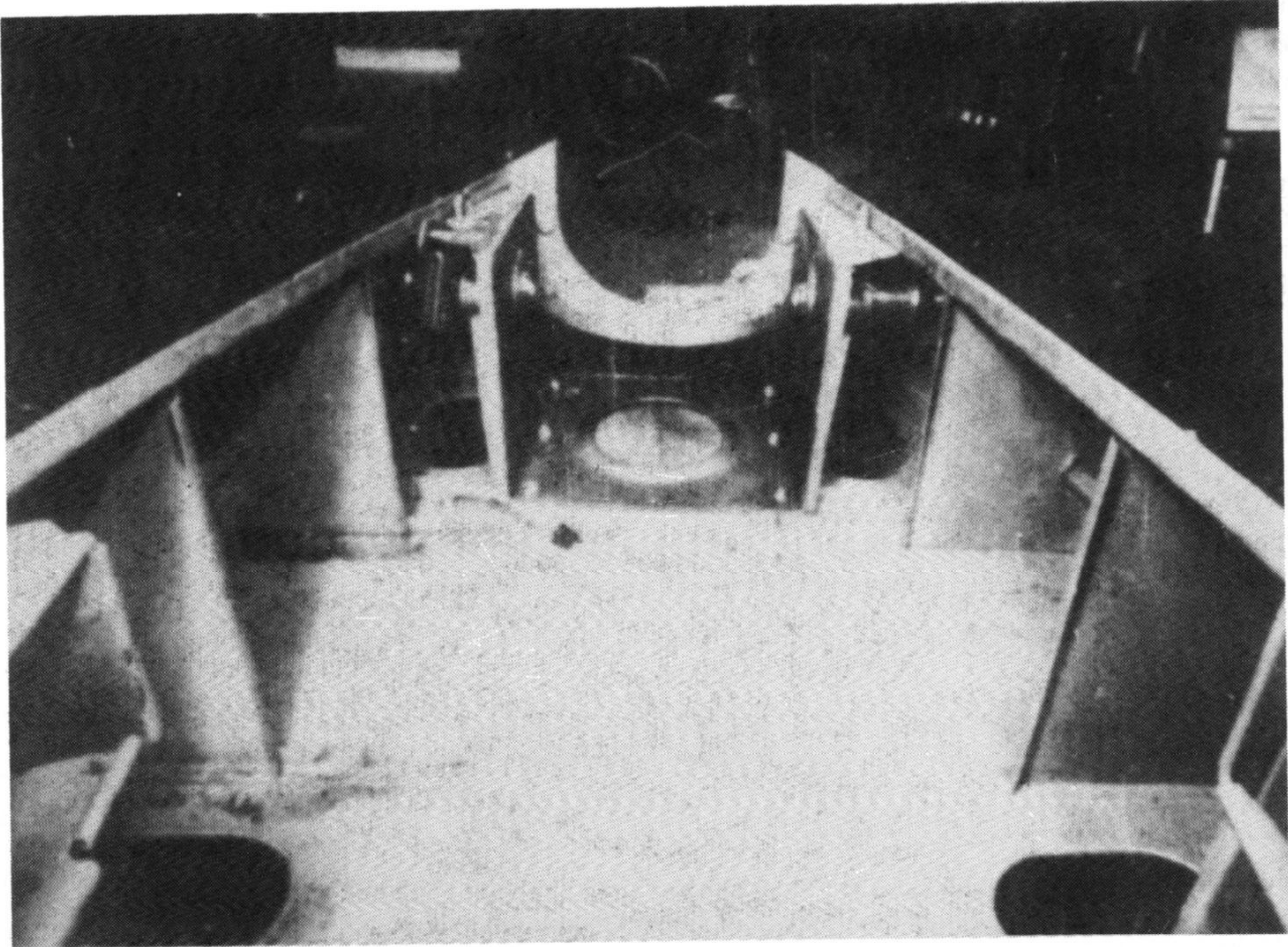


Nahansicht des Waffenbugs der WerkNr. 111899 mit der imposanten 50mm Maschinenkanone MK 214 AV2 im Sommer 1945.

Foto: USAF

Close up view of the imposing 50 mm machine-cannon installed in c/n 111899.

Die erste Rumpfspitze traf, aus Oberammergau kommend, am 11. März 1945 endlich in Lechfeld ein. Karl Baur unternahm den Erstflug Anfang März 1945. Der Messerschmitt-Bericht Nr. 56 behandelt die gesamte Me 262-Erprobungen zwischen dem 01.03. und 31.03.1945 und nennt erstmals das Erprobungsmuster Me 262 A-1a mit der WerkNr. 111899 und der MK 214 AV2: Mit der Maschine wurden im März 14 Flüge mit einer Gesamtflugzeit von 4 h 57 min unternommen, welche alle der MK 214-Erprobung dienten. Dabei riß beim ersten Flug die neue Verkleidung des Bugfahrwerks ab. Zuvor hatte die Maschine bereits fünf Flüge absolviert. Ein am 06.04.1945 verfaßter Bericht gibt außerdem Auskunft über die bisherige Erprobung der Me 262 mit MK 214: Die in der Me 262 A-1a/U4, WerkNr. 111899, im Stand abgegebenen 47 sowie weitere 81 im Flug abgefeuerten Schüsse befriedigten nicht vollkommen. Neben einigen Störungen bei der Zuführung der Patronen am Gurt sowie der Waffenelektrik galt es auch, Probleme mit dem Hülsenauswurf schnellstens zu lösen. Zuvor hatte Major Herget am 05.04.1945 einen scharfen Schießflug unternommen und nahe Lechfeld sechs Granaten auf ein Bodenziel abgefeuert. Am 07.04.1945 folgte Lindner mit zwei Schuß, doch anschließend streikte die Waffe erneut. Einen Tag später gab Herget weitere fünf Schuß ab, ehe es wieder zu einer Funktionsstörung bei der MK 214 AV2 kam. Am 09.04.1945



Musterbau des Waffenraums mit Halterung der überschweren Bordwaffe im Bug der Me 262 A-1a/U4. Foto: USAF

Mock up of the gun-bay with the mountings for the heavy gun in the nose of the Me 262A-1a/U4.

folgten neun Probeschüsse, die jedoch auch nicht vollends befriedigten. Die Anfang April 1945 fertiggestellte zweite Mustermaschine, die WerkNr.

170083 erhielt die MK 214 AV3 und wies laut Messerschmitt-Angaben ebenfalls noch erhebliche Mängel auf. Insbesondere der zu enge Gurtschacht



Die "Wilma Jeanne" mit Piloten des Kommandos Watson.

Foto: Jayne

"Wilma Jeanne" with pilots of the detachment Watson.



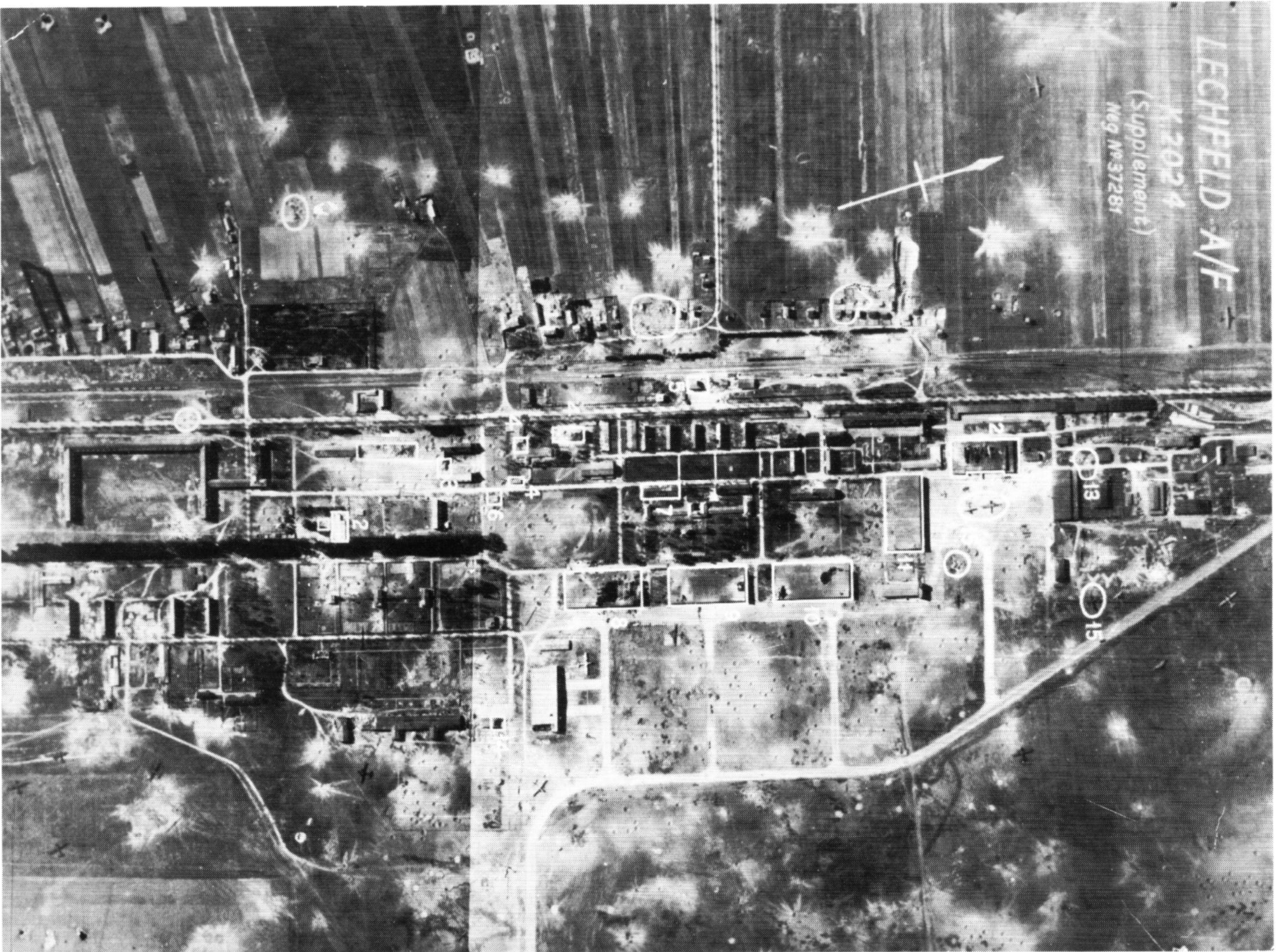
Die "Happy Hunter II", welche zunächst als "Wilma Jeanne" flog.

Foto: USAF

"Happy Hunter", the former "Wilma Jeanne".

bereitete Sorgen und mußte schleunigst geändert werden. Am 16. April 1945 flog Herget mit der ersten A-1a/U4 noch zwei Jagdeinsätze. Infolge mehrerer Waffenstörungen konnte er dabei jedoch keine Erfolge verbuchen. Damals war noch eine dritte Waffenspitze in Arbeit, die nach der Behebung aller bislang erkannten Mängel, die künftige Serienausfertigung für die Me 262 A-1a/U4, die E-1, darstellen sollte. Als Zielmittel wollte man das äußerst moderne, kreiselstabilisierte EZ 42 installieren.

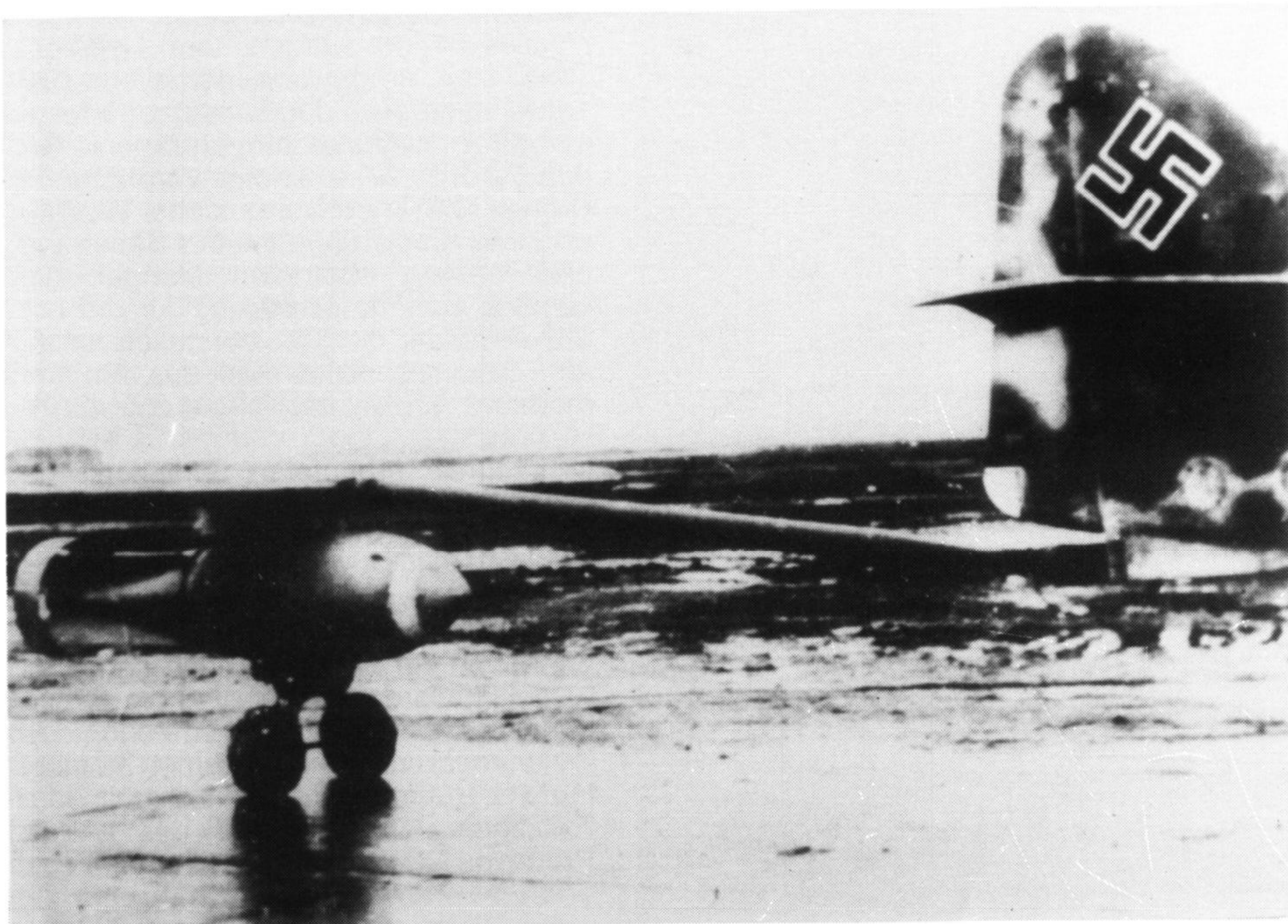
In Lechfeld erbeuteten amerikanische Verbände die zweite A-1a/U4 ("Wilma Jeanne", später Happy Hunter II), welche die MK 214 AV3 besaß. Eine dritte MK 214 A wurde dort ebenfalls erbeutet. Bei der Überführung nach Cherbourg, wo die Maschine nach den USA verschifft werden sollte, ging die zweite Me 262 A-1a/U4 kurz vor Erreichen des Ziels verloren. Messerschmitt-Testpilot Ludwig Hoffmann rettete sich mit dem Fallschirm. Der Verbleib des ersten Prototyps ist unbekannt.



Luftaufnahme des Flugplatzes Lechfeld nahe Landsberg, dem heutigen Lagerlechfeld, das 1944 und 1945 oftmals Ziel alliierter Luftangriffe wurde. Die Hallen sowie das Flugfeld weisen zahlreiche Treffer auf. Überall auf dem Gelände sind He 177 disloziert abgestellt.

Foto: USAF

Aerial photograph of the Lechfeld airfield, nowadays Lagerlechfeld, which was often a target for the allied air-attacks in 1944/45. The hangars are mostly damaged. Seen on the photo some dislocated parked He 177.

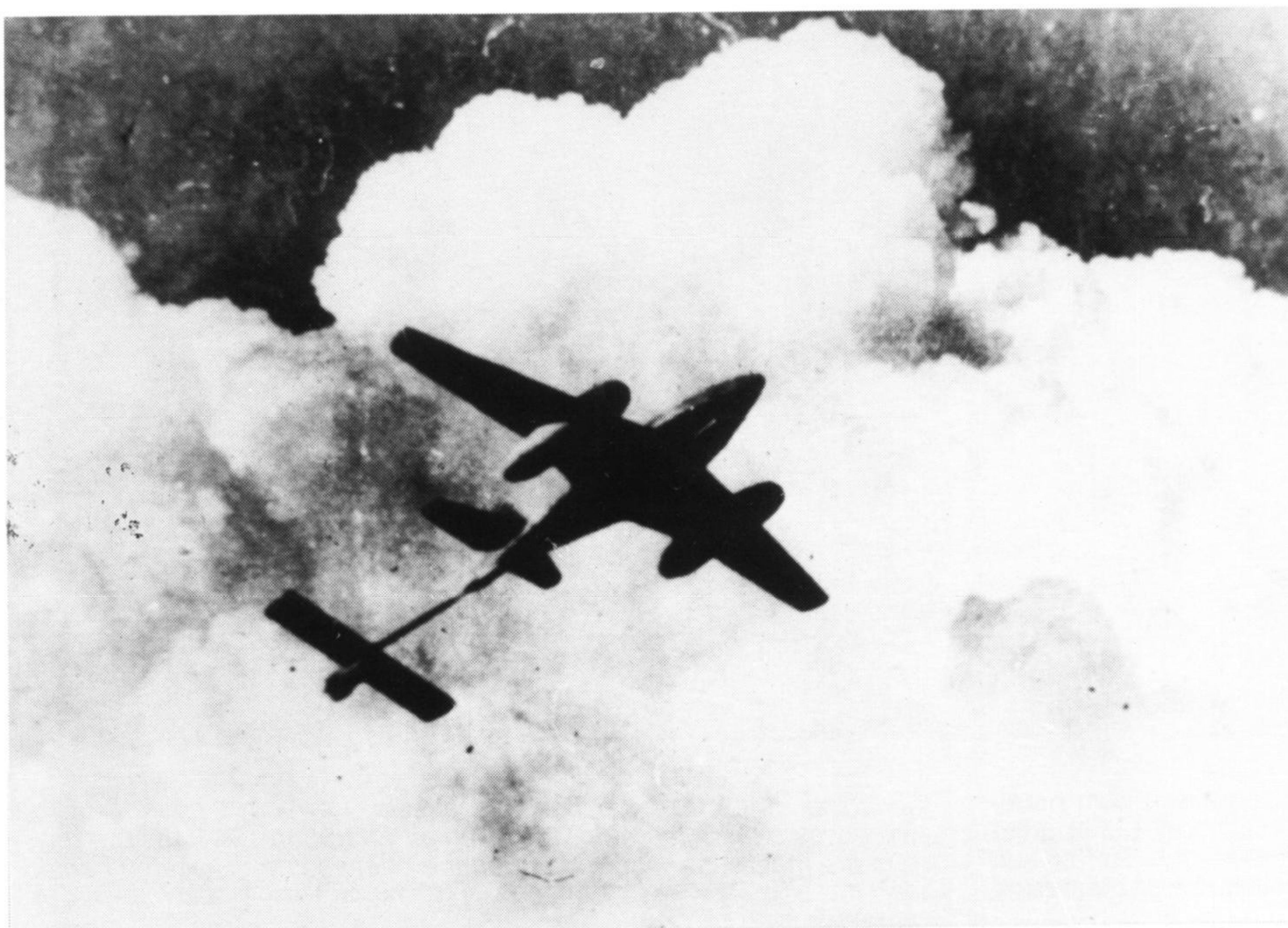
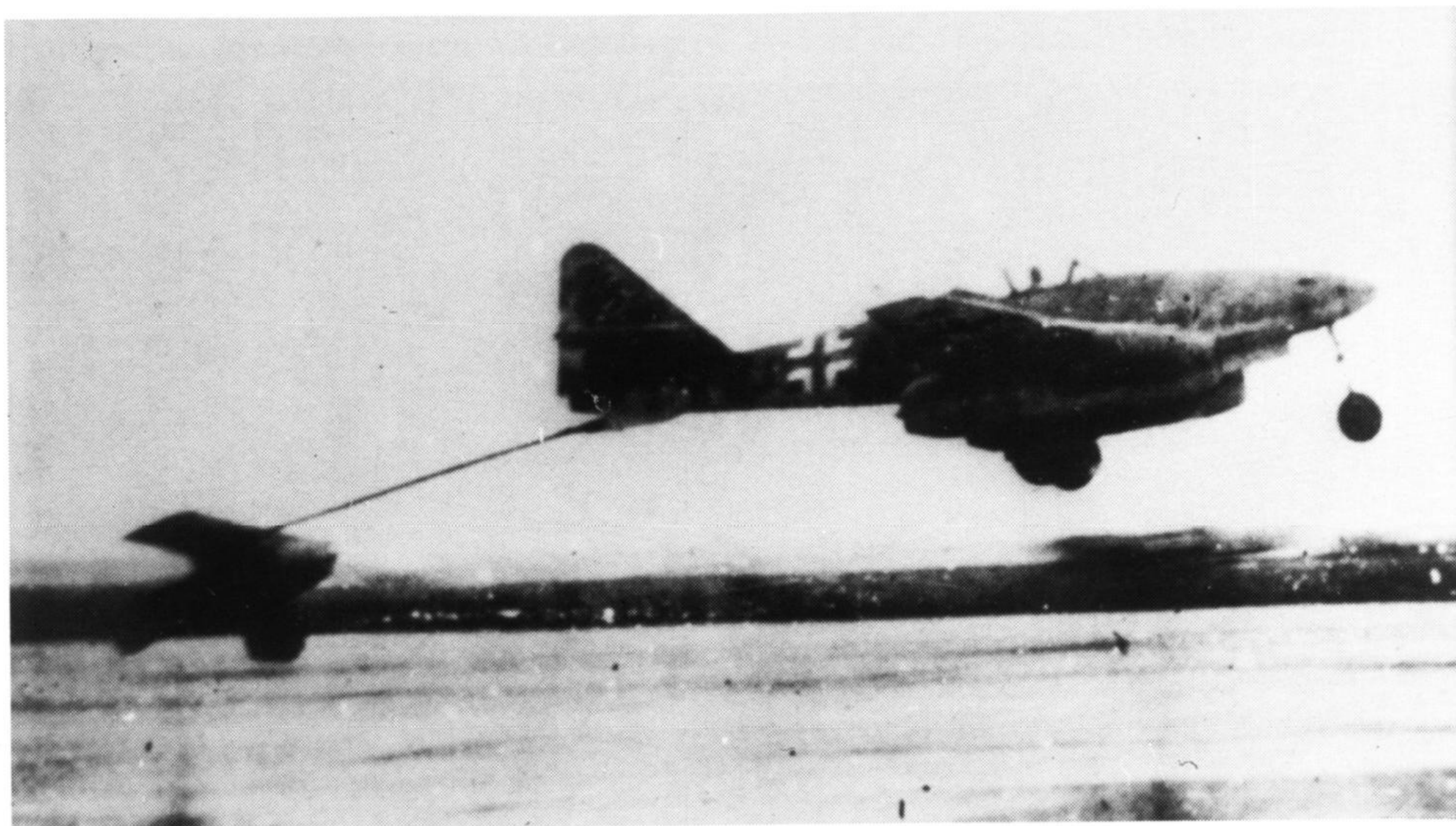


Erprobung einer nachgeschleppten Abwurflast mittels der Me 262 V10. Die Anordnung war zu schwer beherrschbar und wurde daher bald wieder gestrichen.

Testing towed ordnance with Me 262 V10. The system was considered of being too critical and was eventually stopped.

Beim Start der nachgeschleppten Last durch Gerd Lindner am 22.10.1944 im "Deichselschlepp-Verfahren".

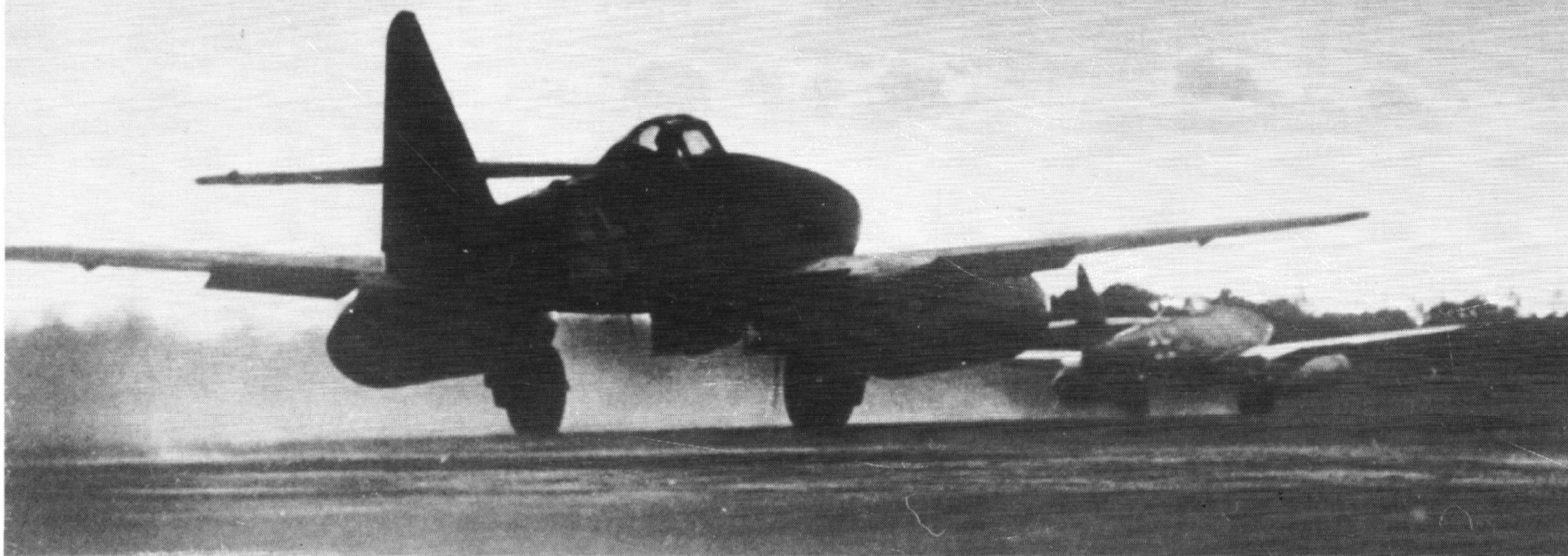
Gerd Lindner taking off with a towed ordnance on 22nd Okt. 1944. The system was called "Deichselschleppverfahren".



Flug Lindners mit einer nachgeschleppten SC 500 bei Landsberg.

Lindner flying with a towed SC 500 bomb at Landsberg.

Blitzbomber



Start einer Rotte der I./KG 1 in Rheine.

Foto: Dierich

Me 262 of I./KG 1 during take-off at Rheine.

Am 06. Juni 1944 begann die lange erwartete Invasion. In der Normandie landeten alliierte Truppen unter Entfaltung ihrer ganzen Materialüberlegenheit. Die schweren Kämpfe waren noch voll im Gange, als am 20. Juni die Umschulung von Piloten der 3./KG 51 gerade erst in Lechfeld bei Landsberg begann. Die schnellen "Blitzbomber" waren an den Großbuchstaben am Rumpfvorderteil, etwas unterhalb des Cockpits, gut zu erkennen. Die nur langsame Auslieferung der Bombenaufhängungen ("Wikingerschiffe"), der Einbau eines zusätzlichen Kraftstoffbehälters sowie kleinere zellenseitige Änderungen verzögerten indessen die Ausbringung der strahlgetriebenen Jagdbomber.

Zudem führten unsinnige Weisungen, etwa eine Mindestflughöhe von etwa 4000 m über dem Feindgebiet einzuhalten, zu einer recht geringen Trefferquote. Außerdem sorgte die meist kleine Zahl an flugklaren "Blitzbombern" dafür, daß es lediglich zu einigen Störangriffen kommen konnte.

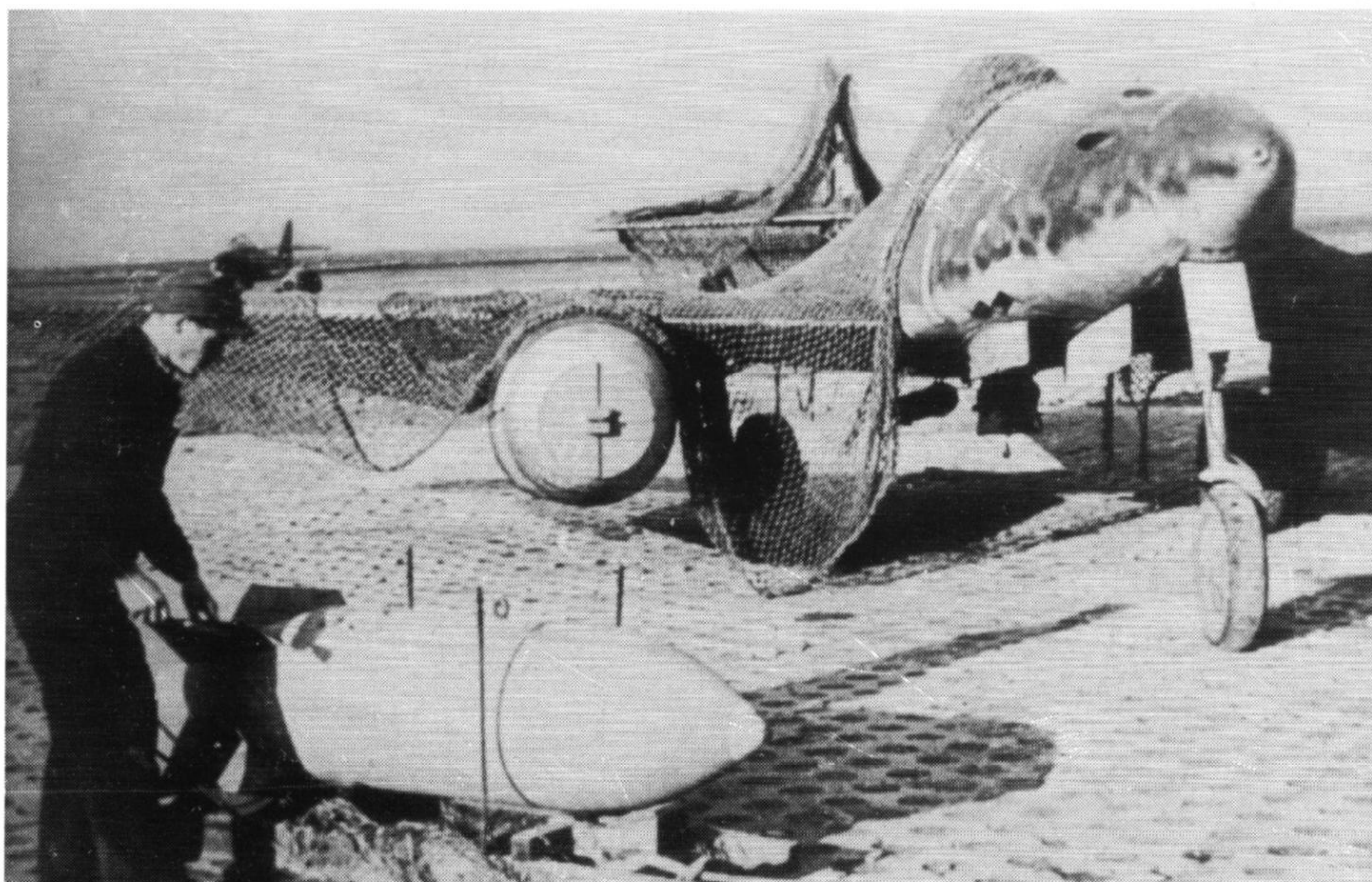
Als das neu gebildete Einsatzkommando (auch Kdo Schenk, Kdo Edelweiß oder nur EKdo 51 genannt) am 20. Juli 1944 in Châteaudun eintraf, waren St. Lo und Caen in der Normandie bereits gefallen, der Hafen von Cherbourg war von gegnerischen Kräften eingeschlossen.

Der für den Einsatz von Düsenkampfflugzeug auf vorgeschobenen Flugfeldern notwendige Nachschub kam nicht heran. Alliierte Tiefflieger und Jagdbomber grif-

fen in großer Zahl die eigene Infrastruktur an und vernichteten Treibstoff und Ersatzteile bereits weit hinter der Front. So kam es, daß Ende Juli 1944 lediglich drei oder vier Me 262 einsatzklar waren.

Unter Feinddruck mußte bereits am 12. August nach Etampes zurückverlegt werden. Am 15. August 1944 zog sich das Kommando Schenk nach Creil zurück, nur acht Tage später ging es weiter nach Juvincourt, wo die Einheit am 23. August

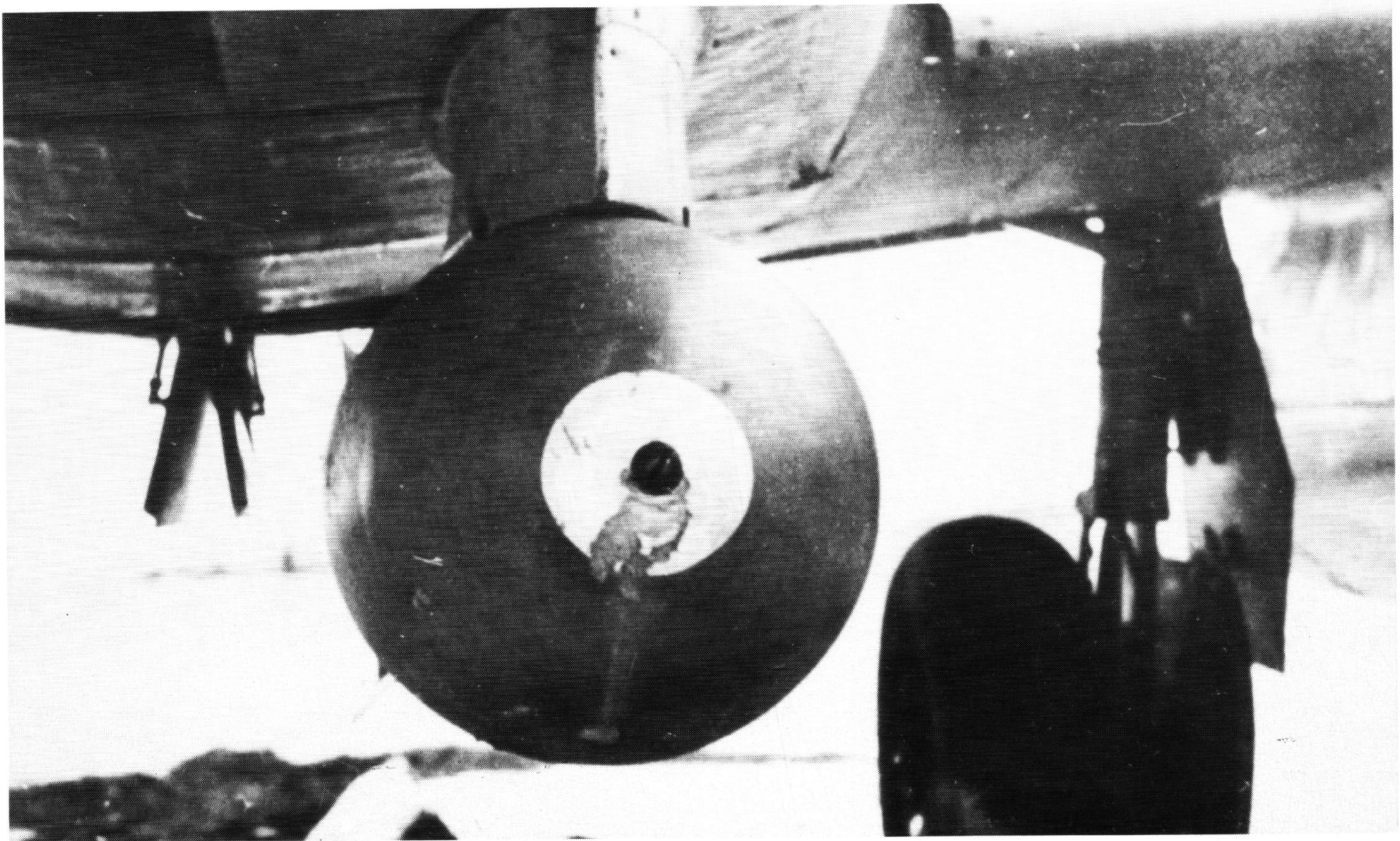
durch Teile der 3. Staffel des KG "Edelweiß" verstärkt wurde. Jedoch kamen von neun Me 262 nur fünf auf dem Flugplatz an. Außer drei Brüchen verflieg sich ein Pilot und landete fernab des Zielpunktes. Am 28.08.1944 flogen sieben Me 262 "Blitzbomber" von Juvincourt aus vier Einsätze gegen alliierte Truppenbereitstellungen, wobei meist Abwurfbehälter AB 500 mit einer SD 10-Füllung Verwendung fanden, von denen Ende August



Abwurfwaffenerprobung bei Messerschmitt in Lechfeld.

Foto: MBB

Trials with the dropping weapons at Lechfeld.



oben: Anbringung einer SC 500 unter dem "Wikinger-Schiff", einem ETC. Vorn links die Ausstoßöffnungen für die MK 108 Hülsen

SC 500 bomb assembled to a "Wiking Schiff" weapons station. Notice the ejector openings for the MK 108 gun.

unten: Versuchsweise wurde auch das ETC 504 erprobt, das auch bei den späten Ausführungen der Fw 190 Verwendung fand.

Another tested weapons station was the ETC 504, which was also in the FW 190.



aber nur noch 20 zur Verfügung standen. Ende des Monats wurde Melun bei Paris von "Blitzbombern" angegriffen. Je eine SC 500 fiel mitten auf den Stadtkern und den Bahnhofsbereich, zwei AB 500 wurden über einem nahen Wald ausgelöst, in dem gegnerische Truppen vermutet wurden.

Der zügige alliierte Vormarsch zwang schon am 28.08.1944 zu einer Rückverlegung nach Ath-Chièvres in Belgien sowie zwei Tage später nach Volkel-Eindhoven in den Niederlanden. Eine Maschine traf dort mit ausgefahrenem Fahrwerk ein. Bei der Überführung kam es zum Luftkampf mit mehreren Spitfire - Jägern. Der "Blitzbomber" geriet in Brand. Dem Pilot gelang es jedoch zu landen, wobei die Maschine stark beschädigt wurde. Beim Rückzug wurde die Me 262 gesprengt. Schon am 4. September 1944 wurde der neue Liegeplatz Ziel eines Luftangriffs der RAF, so daß sich das Kommando bei Nacht und Nebel nach Rheine/Westfalen zurückziehen mußte.

Bis zum 13. September 1944 hatte sich der Einsatzbetrieb mit den verbliebenen fünf (von ursprünglich neun) Me 262 eingespielt. Die Zielorte befanden sich in der Regel in einer Entfernung um 250 km vom Einsatzhorst, beispielsweise im Raum Lüttich. Von dort kehrten im September zwei Piloten vom Feindflug nicht zurück. Mit verantwortlich für einige der Verluste, so die fast einstimmige Ansicht der eingesetzten Flugzeugführer, waren Navigationsfehler und die ungewohnt hohe Geschwindigkeit der Einsatzmaschinen. Nachteilig wirkte sich ebenfalls aus, daß nach jedem Bahnneigungs-Angriff



Me 262 A-2a mit zwei SC 250-Bomben.

Foto: MBB

Me 262A-2a with two SC-250 bombs.

sich der Kompaß minutenlang im Kreise drehte. Auch die FuG 16 ZY und das FuG 25a funktionierten nur in etwa fünf Prozent der Fälle einwandfrei. Hierdurch verzögerte sich der Einsatz mit Y-Führung oder die "Tornado"-Peilung.

Ab Ende September wurden die Brücke beim Nymwegen sowie zahlreiche militärische Ziele im Bereich der 1. kanadischen und 2. britischen Armee erfolgreich mit mehr oder weniger Erfolg angegriffen. Die "Blitzbomber" brachten in der Folge über den Flugplätzen Chièvres, Eindhoven, Nymwegen und Volkel SD 250-Sprengbomben und AB 250-Streubombenbehäl-

tern zum Einsatz.

Bis zum November 1944 wurde eine Zielgenauigkeit von 100 m Radius beim KG 51 erreicht. Jedoch wurde das neu zugeführte Personal nicht mehr im Sturzflug ausgebildet und konnte diese Leistung in den seltensten Fällen erbringen.

Inzwischen besaß die I./KG 51 am 20. November 1944 28 Me 262, die II. Gruppe in Schwäbisch-Hall immerhin 15 von ihren 40 etatmäßigen "Blitzbombern". Bei der III./KG 51 waren bis zu 14 Me 262, eine Ju 88, mehrere Me 410 sowie einige Bf 109 und Fw 190 für die Umschulung vorhanden. 14 Fluglehrer mußten die Auf-



Einhängen einer Abwurflast mittels hydraulischem Hubwagen. Foto: MBB

Me 262 will be prepared for the next mission.



Einsatzklare Me 262 im Winter 1944/45.

Me 262 during winter 1944/45.

Foto: MBB

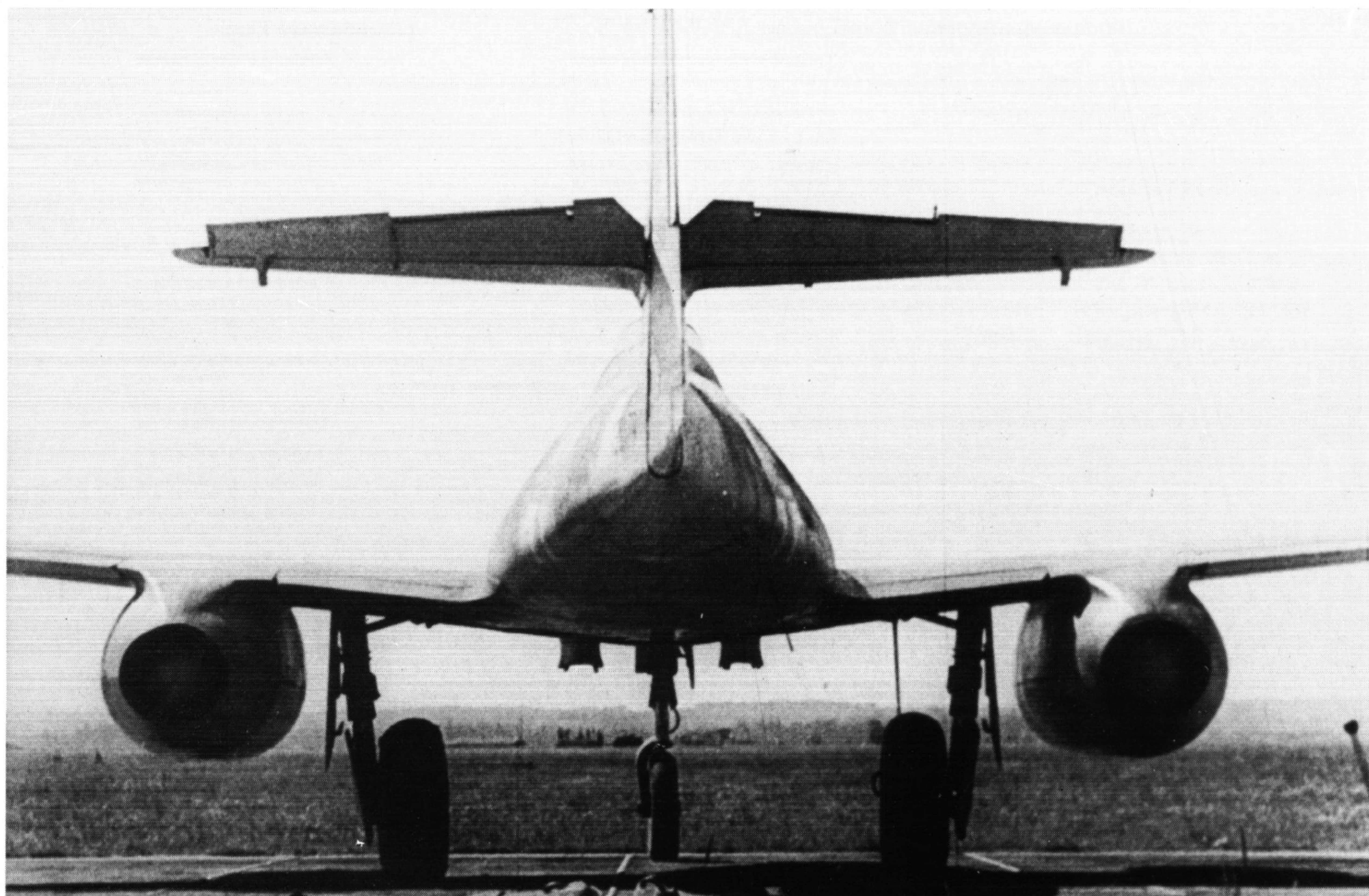


oben: Eine Me 262 A-2a der 1./KG 51 in Rheine. Ziele fanden sich vornehmlich in den Ardennen, Norddeutschland und im Raum Bad Kreuznach.

An Me 262 A-2a of "1.KG 51" at Rheine airfield. Attack targets were mainly located at the Ardennes, Northern Germany and in the Bad Kreuznach area.

unten: Abgestellte Me 262 A-1a/Bo oder A-2a der 1./KG 51 "Edelweiß".

Parked Me 262 A-1a/Bo or A-2a of "KG 51 Edelweis".





Beladeübung unter winterlichen Bedingungen.
Foto: MBB

Loading exercise in the winter time.



Abgestellter Me 262 A-2a "Blitzbomber".

Foto: MBB

Parked Me 262A-2a "Blitzbomber".



Einsatzmaschine der I./KG 51 im Frühjahr 1945.

Foto: MBB

Me 262 of I./KG 51 in spring 1945.

gabe übernehmen, 116 Piloten auf das neue Muster einzuweisen. Die frühere III. Gruppe, welche mit der Fw 190 ausgerüstet gewesen war, hatte man bereits im Juli 1944 in I./KG 10 umbenannt und flog ihre Einsätze mit der Fw 190 F und G.

Am 16. Dezember 1944 begann die Ardennenoffensive, doch erst sechs Tage später griffen Me 262 des Edelweißgeschwaders in die Kämpfe ein. Bis Ende Dezember flogen die Piloten zahlreiche Tiefangriffe auf Ziele in den verschneiten Ardennen. Unterstützt wurden die Einsätze durch mehrere Ar 234 B-2 des KG 76, beispielsweise durch acht Maschinen, die am 27. Dezember 1944 gemeinsam mit der Me 262 A-2 den Raum Bastogne angriffen.

Mitte Dezember traten die Vorbereitungen zum Unternehmen "Bodenplatte" in ihre entscheidende Phase. Am frühen Morgen des 1. Januar 1945 flogen die "Blitzbomber" des KG 51 ab 7.45 Uhr ihre Einsätze gegen Ziele im Raum Brüssel, Arnheim-Eindhoven und Venlo. Ziel waren die vorgeschobenen Einsatzhorste der alliierten Luftstreitkräfte auf dem Kontinent.

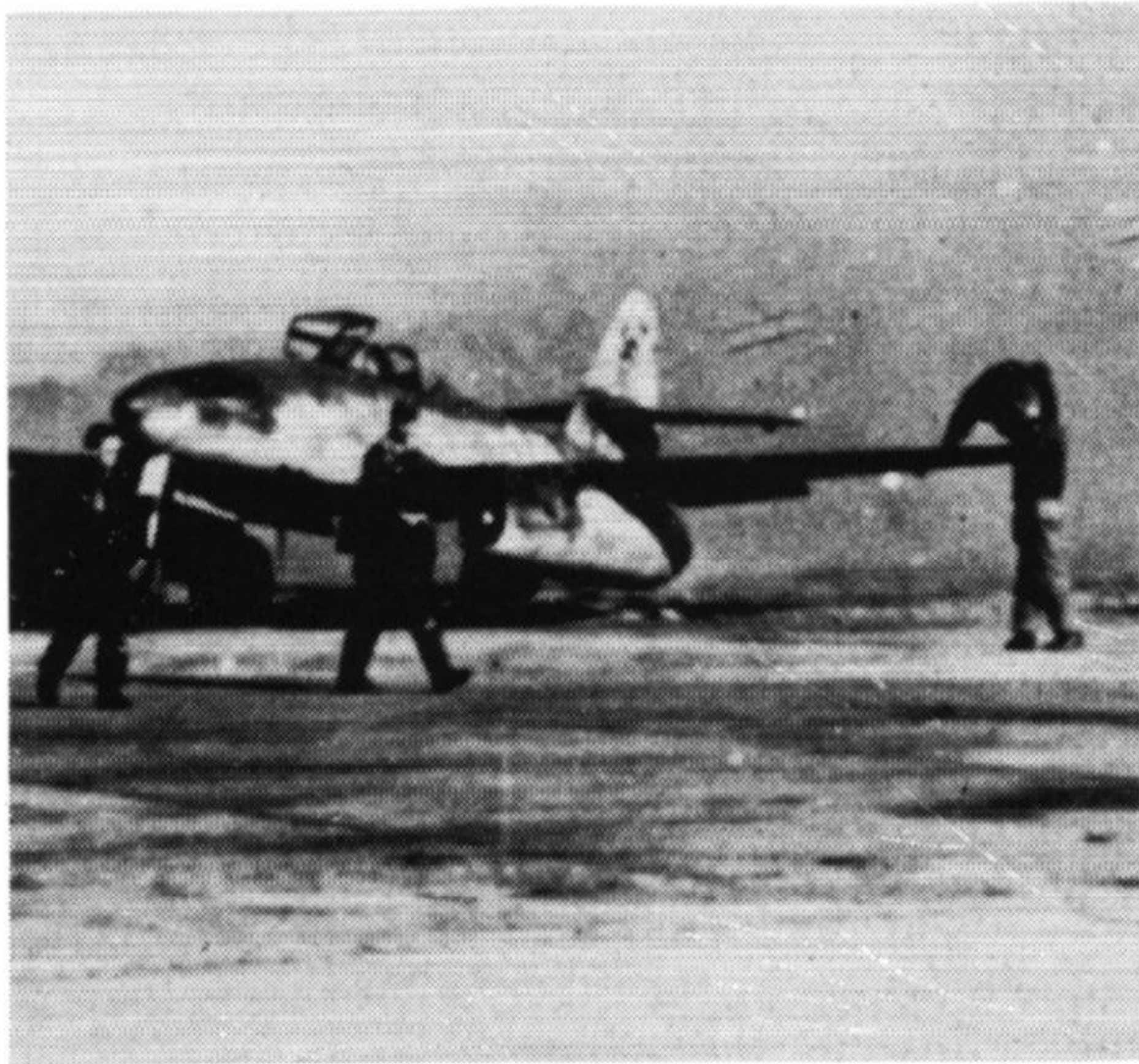
Anschließend kam es zu mehreren Tiefangriffen im Nordwesten, ehe Teile des KG 51 nach Giebelstadt zurückverlegt werden mußten, um von dort aus, wenn auch nur für kurze Zeit, Ziele im Elsaß zu bekämpfen, das jedoch am 18. Januar endgültig verloren ging.

Die übrigen Staffeln flogen Mitte Januar 1945 ihre Angriffe im Raum Kleve und dem westlichen Rheinland. Der stete Druck der Alliierten ließ jedoch nicht nach und drängte die deutschen Verbände immer mehr zurück.

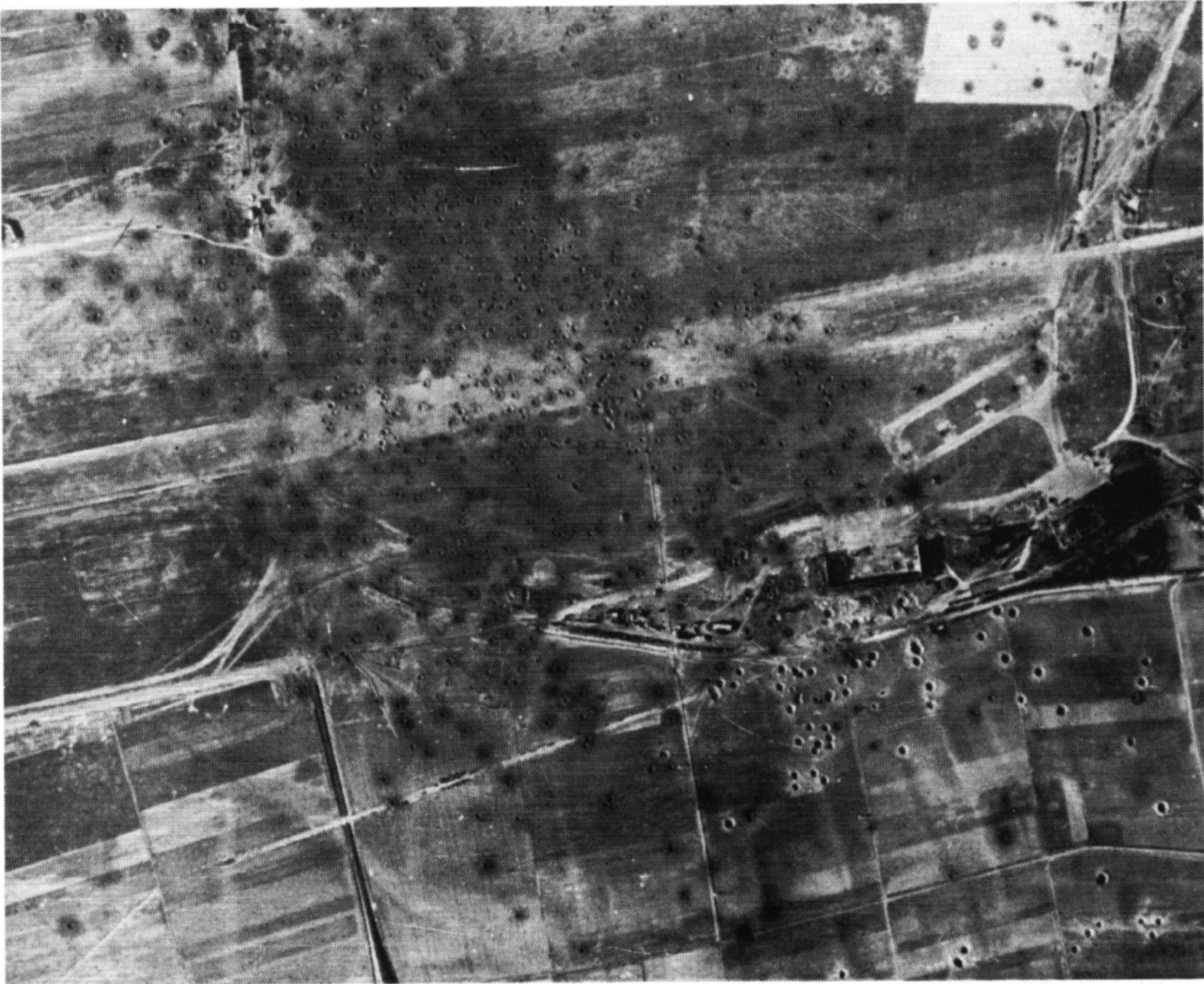
Daher befahl das OKL am 13. Februar 1945, daß "der Schwerpunkt des Einsatzes der laufende Kampf mit Bomben und Bordwaffen am Tage durch die Strahlverbände und bei Nacht durch Nachtschlachtverbände im frontnahen Raume zwischen Nymwegen und Schleiden ist ... Der Jagdeinsatz tritt demgegenüber zurück". Zahlreiche Einsätze im Westen folgten in kurzer Folge. Trotz des am 24. Februar erfolgten schweren Luftangriffs auf Rheine stiegen "Blitzbomber" kaum einen Tag später zum Einsatz auf alliierte Ziele im Raum Jülich, Kalkar und dem westlichen Ruhrgebiet auf.

Der erste Strahlbomber-Angriff auf die Brücke von Rehmagen folgte am 7. März. Weitere schlossen sich in den nächsten beiden Wochen an. Schon kurze Zeit später, am 13. März 1945, mußte die Mehrzahl der Me 262 nach Leipheim (I./KG 51) zurückverlegt werden. Als Einsatzziel sollten Ziele im Südwesten, beispielsweise die bis zur Pfalz vorgedrungenen Panzerkräfte bekämpft werden. Mindestens zwei Angriffe erfolgten am 19. und 23. März 1945 gegen alliierte Vormarschstraßen im Raum Bad Kreuznach. Am 30.03.1945 wurde der "Generalbevollmächtigte des Führers für Strahlflugzeuge, General der Waffen-SS Dr. Kammler, befohlen, daß das KG 51 von nun an dem IX. Fliegerkorps unter General Kammler unterstellt wurde, um von

nun an in der Reichsverteidigung eingesetzt zu werden. Kammhuber verfügte daraufhin, daß 2/3 der Me 262 des Geschwaders an das JG 7 sowie 1/3 an das KG(Jagd) 54 zu überstellen war. Schon wenige Tage später hatte man Göring dazu gebracht, die neue Unterstellung wieder rückgängig zu machen. Im KTB des OKL wurde darauf am 4. April 1945 vermerkt, daß die Umsetzung



Me 262 während der Einsatzerprobung in Lechfeld.
Foto: Riediger
Me 262 during trials at Lechfeld.



Alliierte Luftaufnahme des Flugplatz Giebelstadt.
Foto: Lutz

Allied aerial photograph of Giebelstadt air-

Einsätze der Me 262 A-1a und Me 262 A-2a beim KG 51

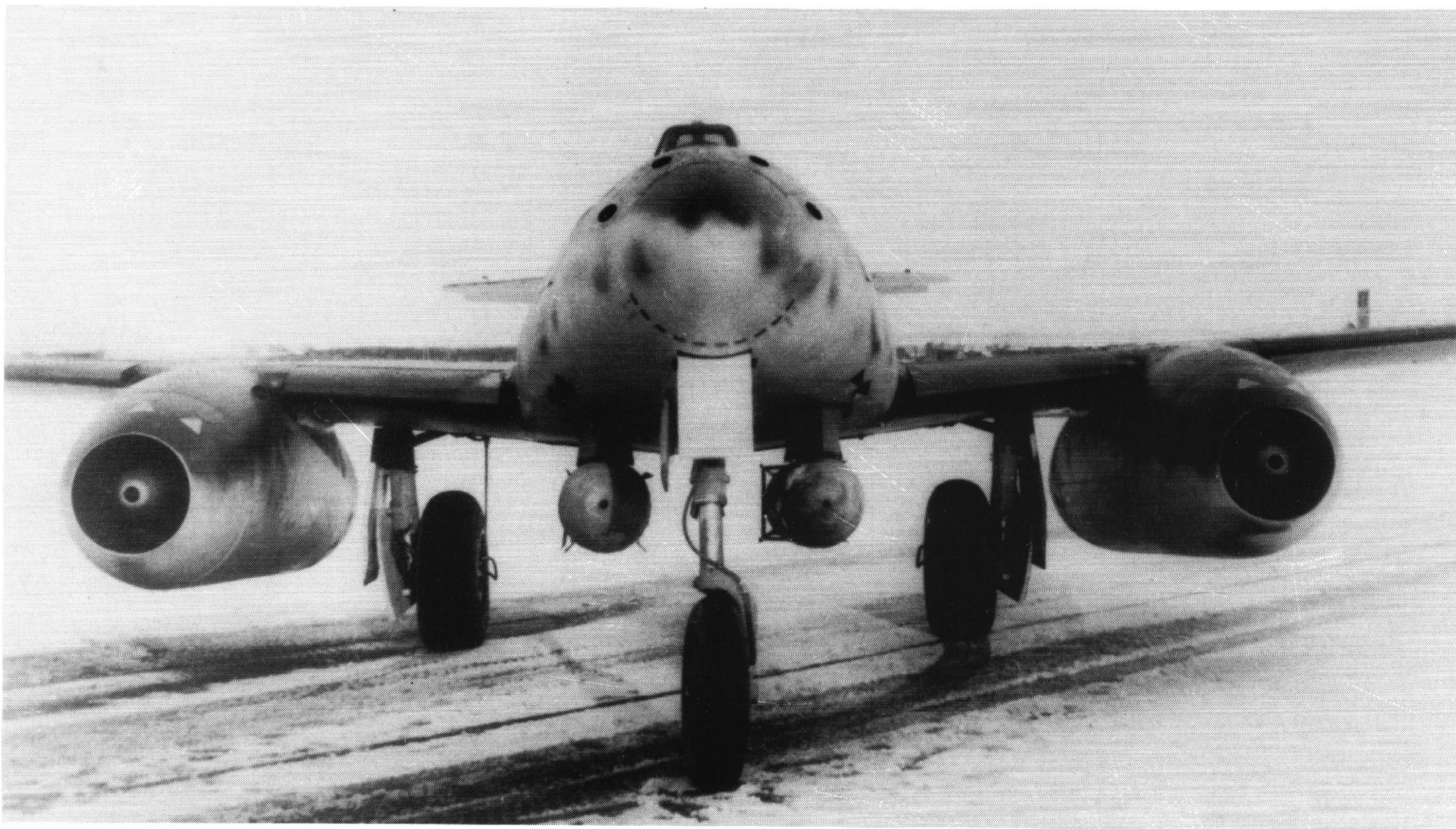
Datum	Anzahl	Zielraum	Bemerkungen
26.08.1944	3	Mantes/Seine	3 AB 500 mit SD 10-Füllung
26.08.1944	2	Mantes/Seine	2 AB 500 mit SD 10-Füllung
26.08.1944	2	Mantes/Seine	2 AB 500 mit SD 10-Füllung
26.08.1944	1	Mantes/Seine	1 AB 500 mit SD 10-Füllung
27.08.1944	2	Raum Melun	2 SC 500 (Stadt Melun)
27.08.1944	2	Raum Melun	2 AB 500 mit SD 10-Füllung
25.09.1944	1	Raum Nymwegen	Bewaffnete Wetteraufklärung
27.09.1944	3	Raum Nymwegen	Brücke, keine Wirkung erkannt
30.09.1944	3	Raum Nymwegen	Brücke, keine Wirkung erkannt
30.09.1944	1	Raum Nymwegen	Aufklärungsflug
03.10.1944	2	Raum Eindhoven	Keine Waffenwirkung erkannt
04.10.1944	3	FIPI. Nymwegen	2 AB 500 mit SD 10-Füllung
06.10.1944	7	Raum Nymwegen	7 AB 500 mit SD 10-Füllung
06.10.1944	2	FIPI. Nymwegen	2 SD 250 (Störeinsatz)
07.10.1944	7	Raum Nymwegen	3 AB 500/10 und 4 AB 500/1
11.10.1944	1	FIPI. Volkel	1 AB 500 mit SD 4-Füllung
11.10.1944	3	FIPI. Chievres	3 AB 500 mit SD 4-Füllung
11.10.1944	4	FIPI. Nymwegen	8 SD 250 (Störeinsatz)
12.10.1944	11	FIPI. Volkel	5 AB 500/4 und 8 SD 250
12.10.1944	6	FIPI. Eindhoven	4 AB 500/4 und 8 SD 250
13.10.1944	1	FIPI. Volkel	2 SD 250 (Störeinsatz)
13.10.1944	2	FIPI. Eindhoven	4 SD 250 (Störeinsatz)
13.10.1944	1	FIPI. Chievres	2 SD 250 (Störeinsatz)
14.10.1944	3	FIPI. Volkel	4 SD 250 und 1 AB 500 mit SD 4
15.10.1944	2	FIPI. Chievres	2 SD 250 und 2 AB 250/10
15.10.1944	3	FIPI. Nymwegen	6 SD 250 (Störeinsatz)
19.10.1944	2	Raum Nymwegen	2 SD 250 und 2 AB 250/10
20.10.1944	1	FIPI. Eindhoven	1 SD 250 und 1 AB 250/10
20.10.1944	1	FIPI. Nymwegen	1 SD 250 und 1 AB 250/10
20.10.1944	1	Raum Nymwegen	2 AB 250/10, Aufklärungsflug
21.10.1944	3	FIPI. Chievres	1 AB 500/10, 2 AB 250/10
21.10.1944	6	FIPI. Nymwegen	4 AB 250/10 und 8 SD 250
24.10.1944	1	unbekannt	Jagdeinsatz von FIPI. Rheine
25.10.1944	2	Längs der Maas	Wetteraufklärung
28.10.1944	4	FIPI. Volkel	4 SD 250 und 4 AB 250/10
28.10.1944	2	Raum Nymwegen	2 SD 250 und 2 AB 250/10
29.10.1944	9	Raum Nymwegen	14 SD 250 und 6 AB 250/10
02.11.1944	4	Div. Flugplätze	4 AB 250/10 und 4 SD 250

des Verbands in den Bereich des IX. Fliegerkorps aufzuheben sei, zumal Dr. Kammler ohne Weisung die quasi-Auflösung des KG 51 verfügt hatte und die "Blitzbomber" weiterhin, so auch die Weisung Hitlers, als Jagdbomber einzusetzen seien.

Die alliierten Tiefangriffe auf die Flugplätze im Bereich Rheine waren zwischenzeitlich noch häufiger geworden. Kurz darauf verließen daher auch die letzten "Blitzbomber" ihre Liegeplätze in Westfalen.

Die Anfang April befohlene Abgabe von Maschinen an Jagdverbände sorgte jedoch dafür, daß der Ist-Bestand an Me 262 beim KG 51 entsprechend gesunken war. Anschließend begann daher ab etwa dem 10. April 1945 die Neuauffüllung des Verbands. Die I. Gruppe verlegte sodann am 21. April, wenn auch nur in geringer Stärke, nach dem weniger gefährdeten Memmingen. Gleichzeitig zog sich die II./KG 51 in den Raum Nürnberg-Erlangen zurück. Neue Ziele fanden sich im Raum Würzburg. Fast gleichzeitig erfolgte ein "Blitzbomber-Einsatz" auf den bei Dillingen intakt gebliebenen Übergang über die Donau. Trotz des Einsatzes von neun Strahlbombern blieb die Brücke unversehrt. Am 22. April wurde der Großteil der II./KG 51 auf dem Flugplatz Straßkirchen von Panzern der 7. US Armee überannt. Die Mehrzahl der wenigen geretteten Me 262 A-1 und A-2 wurden einen Tag später dem Jagdverband JV 44 in München-Riem abgegeben. Fünf Flugzeugführer gehörten kurzfristig zum Bestand der I./KG 51, ehe sie an den Verband Galland versetzt wurden.

Kurz darauf wurde der Geschwaderstab KG 51 aufgelöst und beschlossen, alle



"Blitzbomber" der I. Gruppe des KG 51.

Foto: MBB

"Blitzbomber" of I./KG 51.



Me 262 des Verbands als Einsatzgruppe zusammenzufassen und nach München-Riem zu verlegen. Zwei Tage später, am frühen Morgen des 26. April 1945, wurde vom Luftflottenkommando 6 verfügt, daß alle noch flugklaren Me 262 der I./KG 51 nach Prag-Rusin zu fliegen waren und dem IX. Fliegerkorps (J) einsatzmäßig unterstellt werden sollten. Dort wurde die unter dem Kommando von Hauptmann Abrahamczik stehenden Teile des Verbands zur Unterstützung des Kampfes um Berlin sowie ab Ende April zu Tiefangriffen im Bereich der rückwärtigen Verbindungen der 3. und 4. sowjetischen Garde-Panzerarmee herangezogen. Im Grunde dienten die "Blitzbomber" in Prag der Verstärkung des Gefechtsverbands Hogeback. Zwischen dem 28. April und dem 5. Mai erfolgten zahlreiche Tief- und Bombenangriffe im böhmisch-mährischen Raum. Nachdem der tschechische Aufstand ausgebrochen war, wurden die Strahlbomber auch für Tiefangriffe im unmittelbaren Bereich um Prag herangezogen. Außerdem soll es zu zwei Jagdeinsätzen zusammen mit einigen Me 262 A-1a des Gefechtsverbands Späte (vormals: Stab und III./Jagdgeschwaders 7 "Nowotny") gekommen sein.

Am 7. Mai 1945 begann die erneute Rückverlegung der Reste des inzwischen zum Gefechtsverbands gewordenen KG 51 nach Saaz, dem heutigen Zatec/CS-FR. Wenige Stunden vor Kriegsende setzten sich von dort aus noch vier Piloten mit ihrer Me 262 nach Fassberg, Lüneburg und nach München-Riem ab. Der erstmalige Einsatz von strahlgetriebenen Kampfflugzeugen als Bomber und Tiefangriffsflugzeuge hatte damit sein Ende gefunden.

Me 262 A-1a/Bo, ein Strahlbomber.

Foto: MBB

Me 262A-1a/Bo as a fighter-bomber.



oben: In Rheine wurden diese Me 262 A-1a/B0 der I./KG 51 zum Einsatz gegen Ziele im Westen des verbliebenen Reichsgebietes vorbereitet.

An Me 262 A-1a/B0 of "I./KG 51" is being readied for attacks against targets in the central region of Germany.

unten: Nahaufnahme einer SC 500 unter dem "Wikinger-Schiff" eines Me 262 – Blitzbombers während einer Beladeübung.

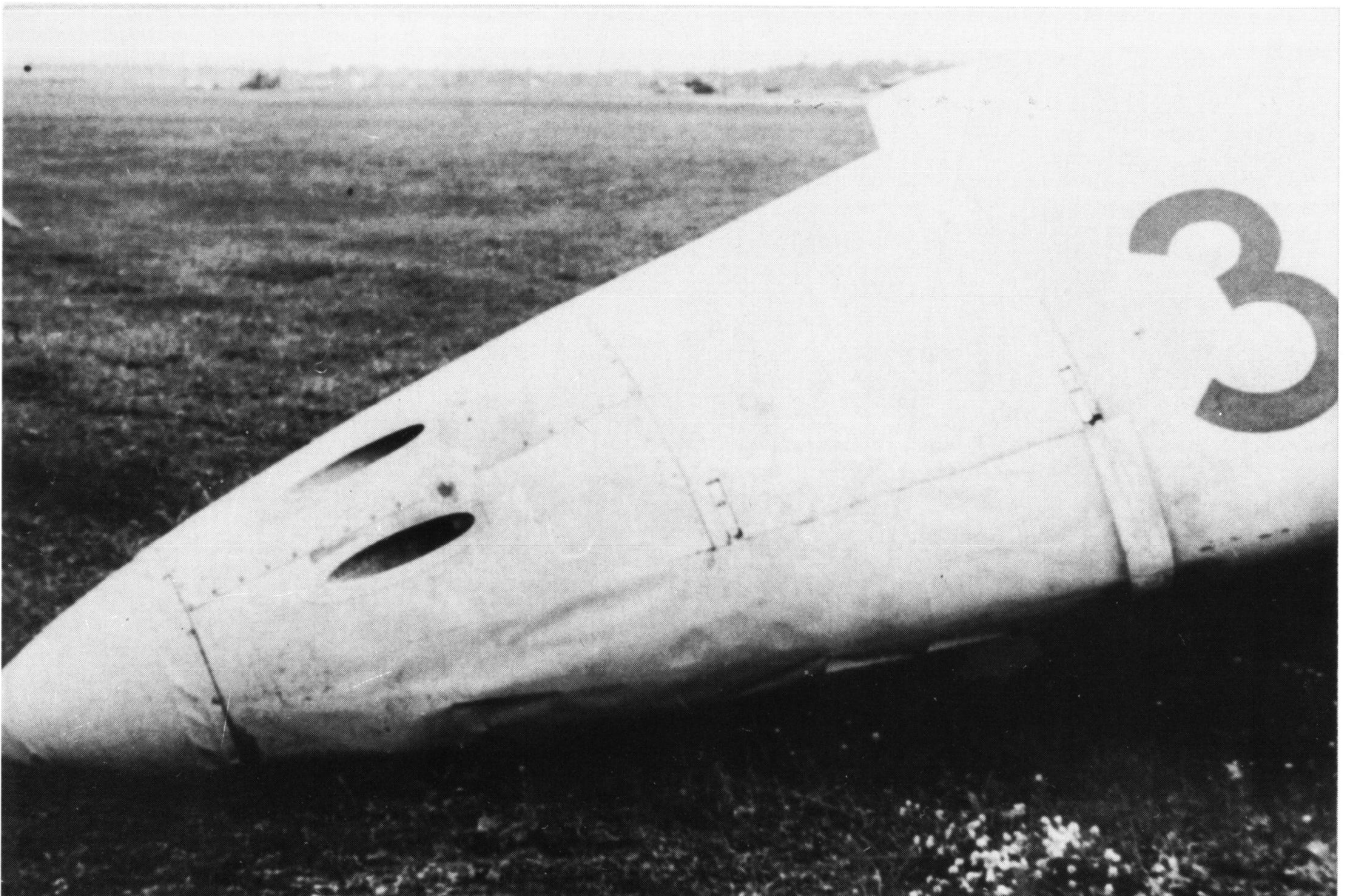
Close up of an SC 500 stored underneath the "Wikinger Schiff", Me 262 "Blitzbomber" during a turn around exercise.





Bruch der Me 262 S-3 (WerkNr. 13008, VI+AH) am 16.04.1944. Nach der Reparatur der Zelle wurde die Erprobung fortgesetzt.

Crash of Me 262 S-3 (WerkNr. 13008, VI+AH) on the 16th April 1944. The test phase continued after repair of the damaged airplane.





Eine der wenigen Anfang Mai 1945 nach Innsbruck überführten Me 262 A-1a des JV 44. Mangels eines geeigneten Platzes war an einen Einsatz nicht mehr zu denken.

One of the few Me 262 A-1a's transferred to Innsbruck in May 1945. Operational flying was no longer possible thereafter due to improper airfield conditions.



Die erbeutete Me 262 A-1a gehörte vormals zum Kommando Nowotny und hatte erstaunlicherweise bis Kriegsende überlebt.

This captured Me 262 A-1a initially belonged to "Kommando Nowotny" and surprisingly survived until the end of the war.

Flugzeug Profile

Herausgeber:

Verantwortlich für den Inhalt:

Grafiken:

Herstellung und Vertrieb:

Satz und Gestaltung:

Impressum

Flugzeug Publikations GmbH

Thomas-Mann-Straße 3, 89257 Illertissen

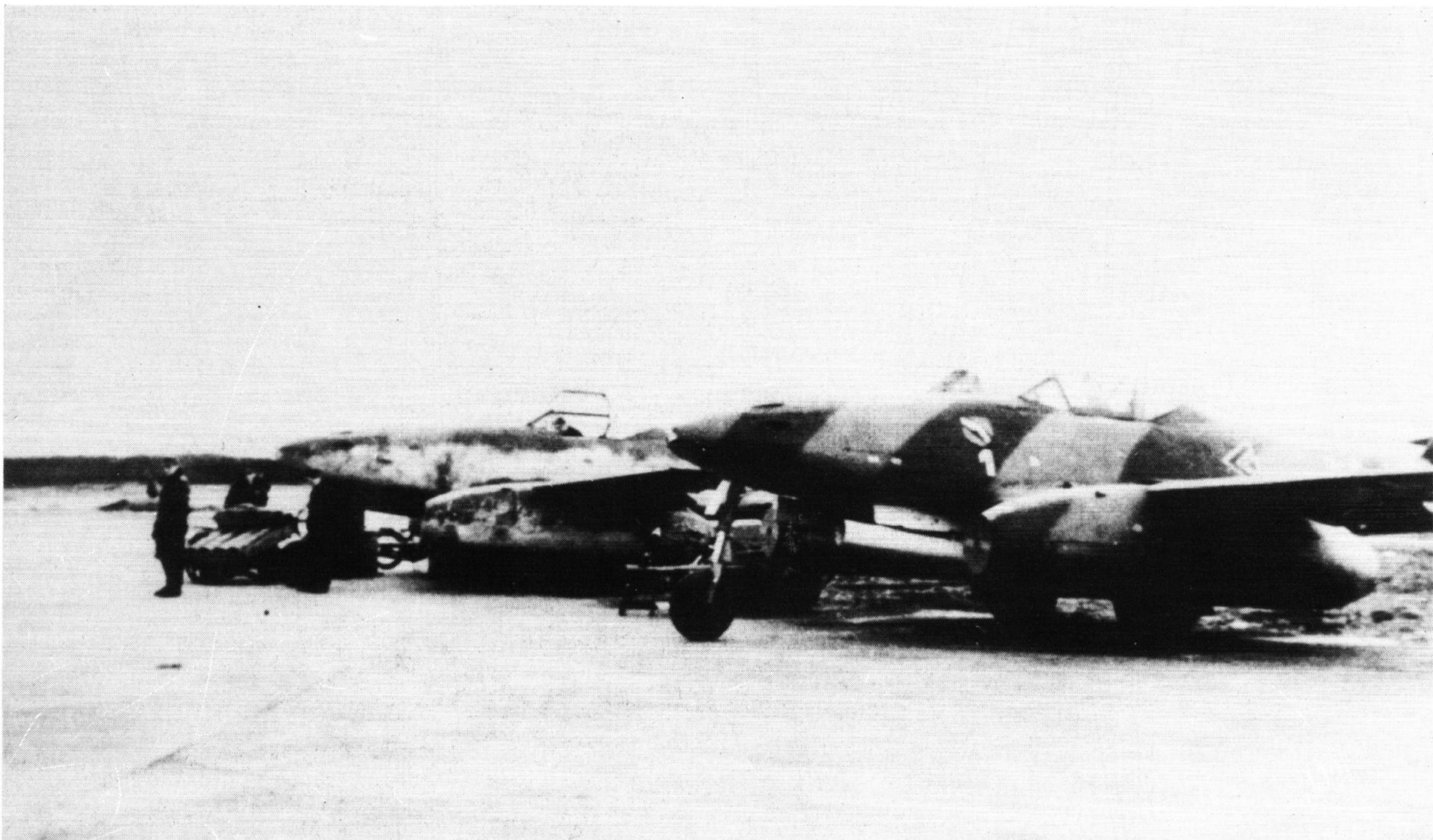
Manfred Griehl, Lennebergstr. 17b, 55124 Mainz

Uwe Frömmert/Tim Maunder

Flugzeug Publikations GmbH

Thomas-Mann-Straße 3, 89257 Illertissen

Tussa-Druck GmbH, Postfach 3055, 89253 Illertissen

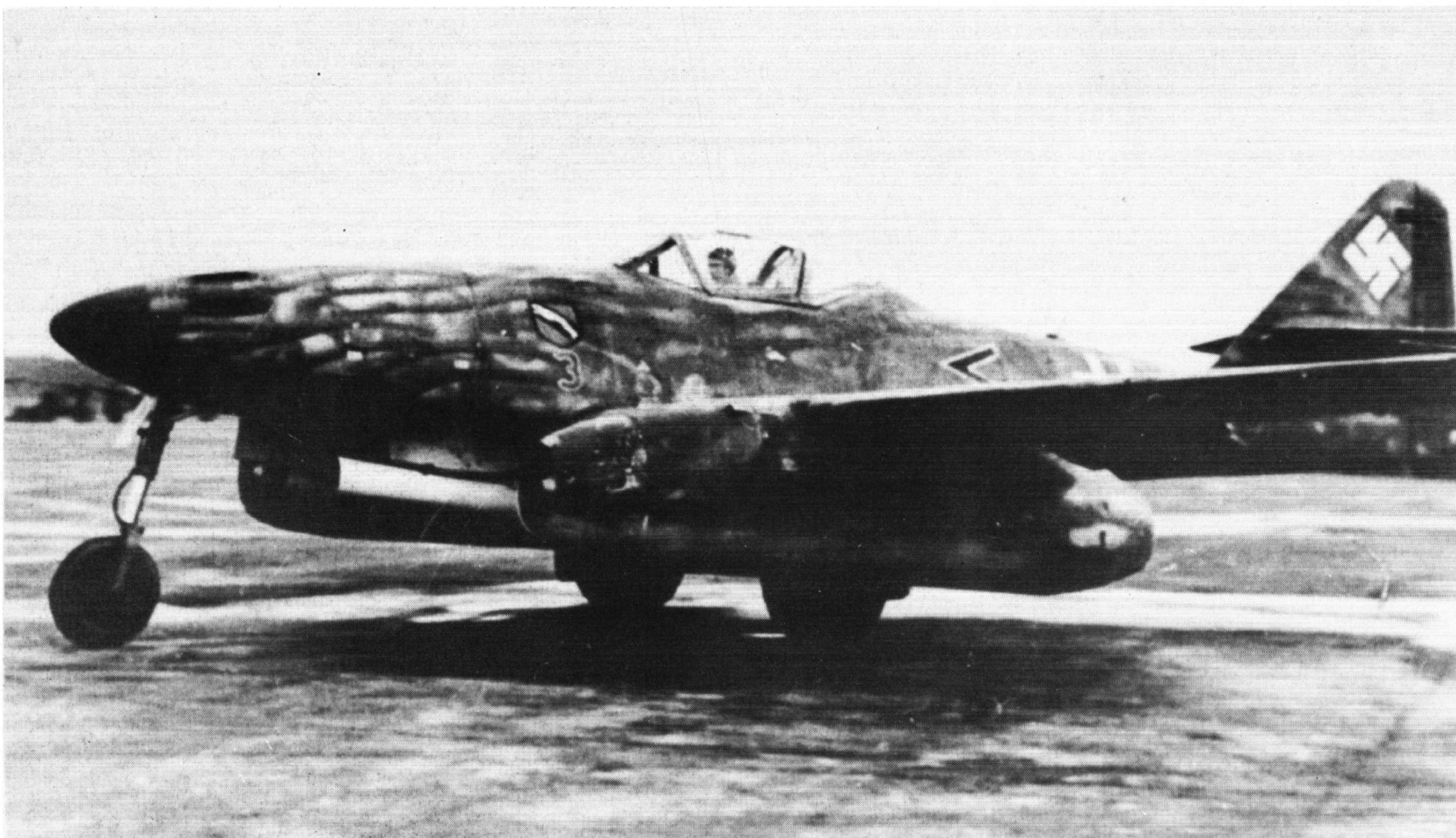


oben: Zur III./JG 7 "Nowotny" gehörte diese mit zwei Verschlußrohren für Werfergranaten WGr. 21 ausgerüstete Me 262 A-1a. Der Offizier links ist Rudi Sinner.

This Me 262 A-1a, equipped with installations for the "Werfergranate", belonged to "III./JG 7 Nowotny". The officer on the left is Rudi Sinner.

unten: Eine Maschine der dritten Gruppe des JG 7, die ebenfalls mit zwei Werferrohren ausgerüstet war. Wegen der relativ niedrigen Geschwindigkeit der Werfergranaten wurde schnell zur ebenfalls ungesteuerten R4M übergegangen.

An Me 262 of the "III./JG 7" with "Werfergranate" equipment. Due to the low speed of the "Werfergranate rockets". The Me 262's were eventually equipped with unguided R4M rockets.



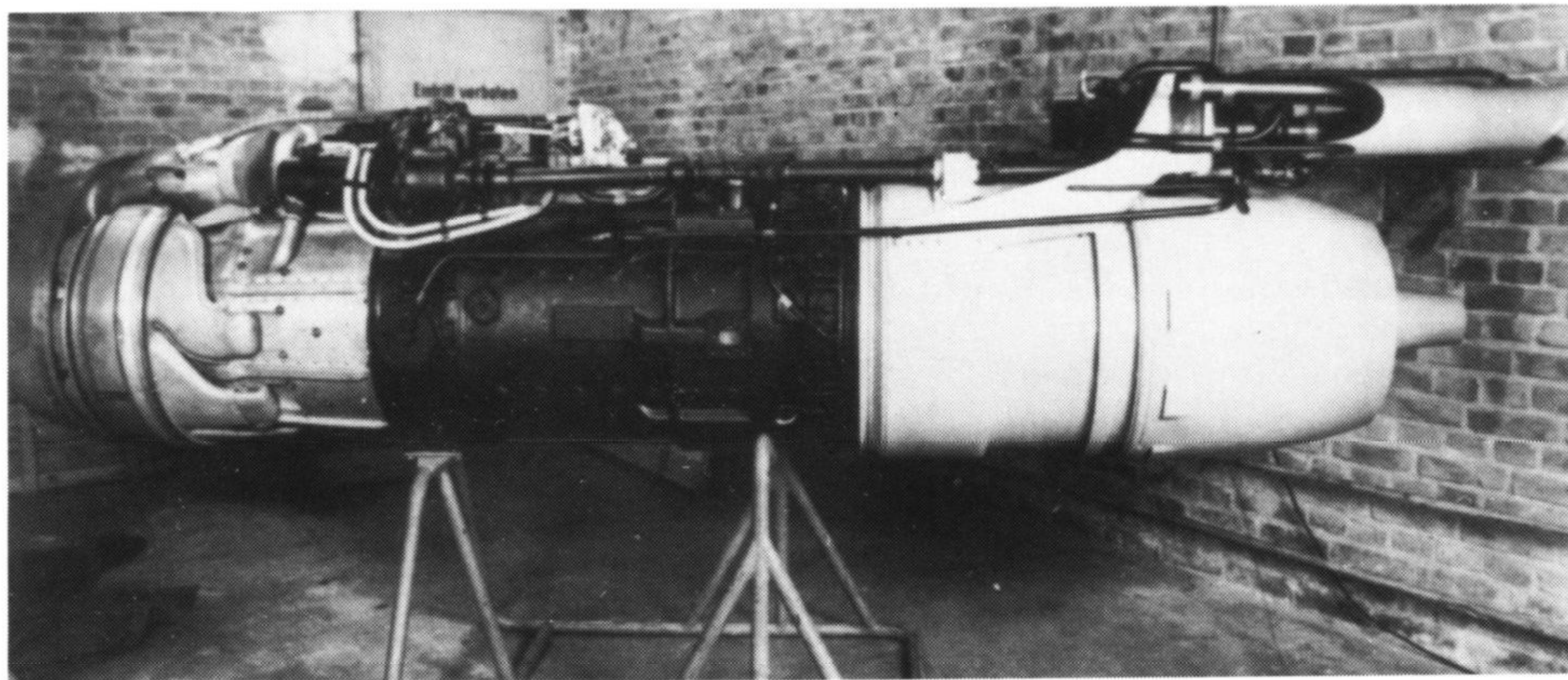
Me 262 – Heimatschützer II



von Manfred Griehl

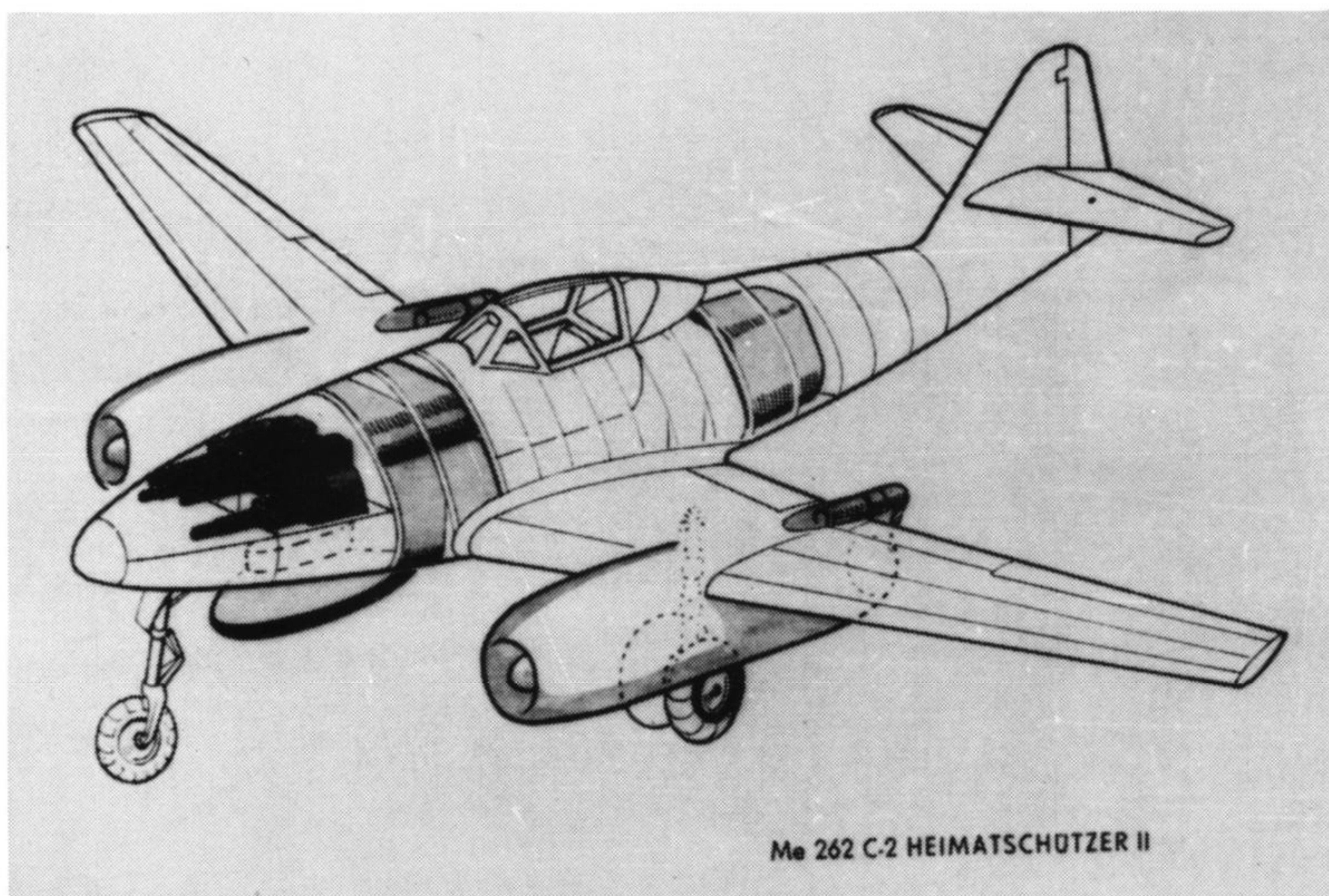
Die einzige Me 262 C-2B in Lechfeld.

The Me 262C-2B at Lechfeld.



Musterbau des BMW 003 R in München-Allach.

Prototype engine of the BMW 003 R at Munich-Allach.



Auszug aus der Angebotsbeschreibung der Me 262.

Offer-drawing of the Me 262.

Die Geschichte kaum einer anderen Me 262 läßt sich nach vierzig Jahren so genau belegen, wie die des Heimatschützers II, der Me 262 C-2b.

Trotzdem, mehr als fünf Jahre aufwendiger Recherchen waren notwendig, um alle Flüge und Prüfstandsläufe zu sammeln.

Was entstand, war das Bild einer ganz besonderen Me 262.

Zu glauben, daß es sich um ein Projekt der letzten Kriegstage gehandelt habe, ist falsch. Die Entwicklungsgeschichte unseres Interceptors begann bereits im Jahre 1941, als man die Möglichkeit des Antriebs durch Pulso-Rohre, ähnlich der späteren V1, prüfte.

Am 15.06.1942 wurde die Forderung nach der Erstellung von 10 Versuchs- und 100 Nullserienmuster des BMW-Parasit-Triebwerkes aufgestellt. Die Zusatzgeräte sollten auf abgeänderten BMW-003-Turbinen Platz finden.

Im Sommer 1943 folgten präzise Leistungsberechnungen. Die ermittelten Daten der "Interceptor II" konnten sich sehen lassen. Endlich schien das für die Abwehr gegnerischer Bomber gesuchte Flugzeug gefunden zu sein.

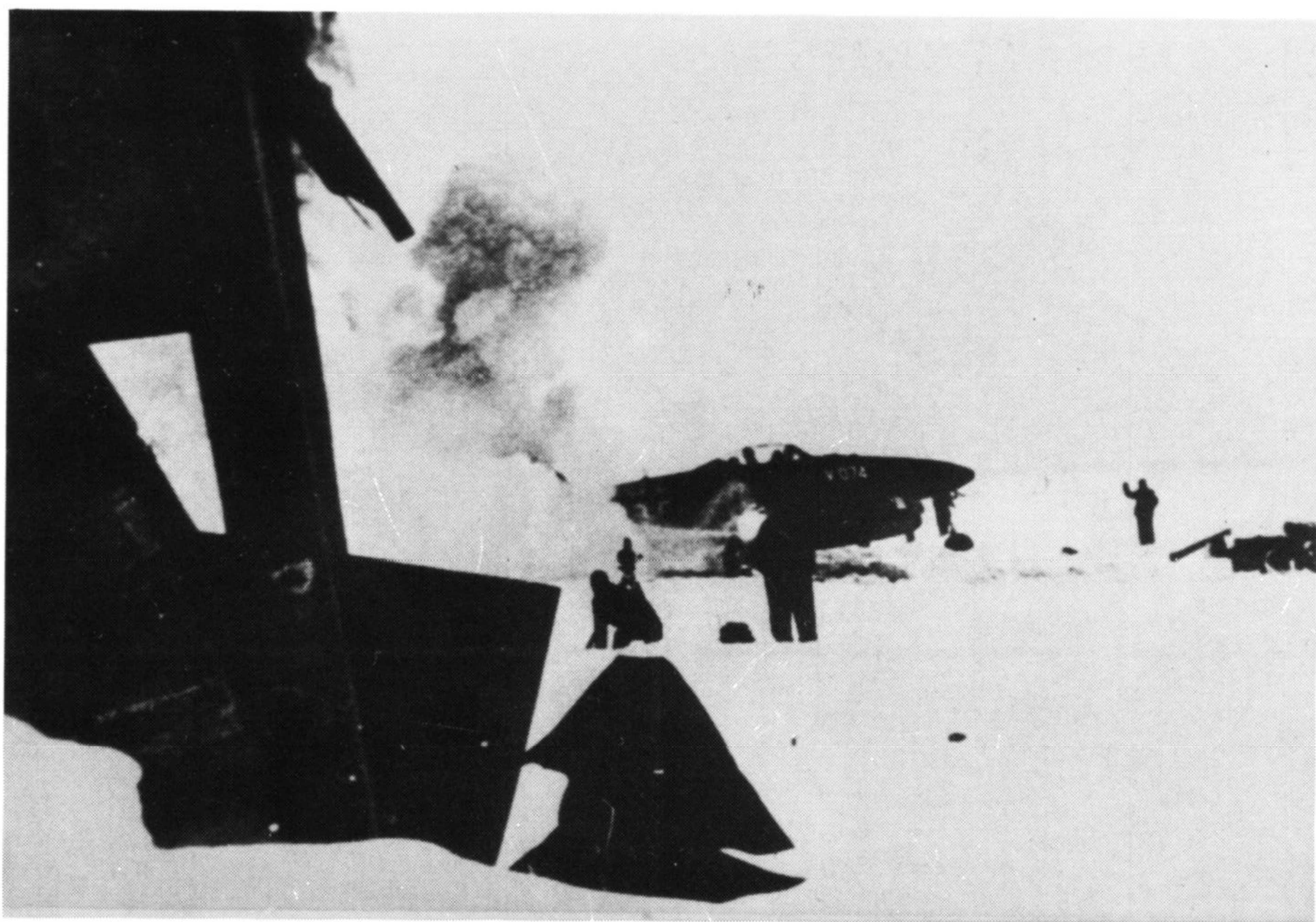
Doch wie sollte der Einsatz ablaufen; lassen wir einen der damals maßgeblich Beteiligten, Peter Kappus, zu Wort kommen: Bei Annäherung von Feindverbänden starteten die TLR (Turbinen-Luftstrahltriebwerk mit Raketenzusatz)-Flugzeuge. Sie werden, mit TL-Antrieb fliegend, in langsamem Steigflug bis auf Sicht an den Gegner herangeführt. Zu

diesem Zeitpunkt würden sich die TLR-Jäger etwa 2000 m unter den Bombern befinden. Nun wird der Raketenantrieb zugeschaltet und die Me 262 können innerhalb weniger Sekunden die feindlichen Maschinen erreichen und bekämpfen. Der entscheidende Vorteil gegenüber den Me 163-Jägern lag darin, daß der TLR-Interceptor in den Angriffspausen mit reinem Strahlantrieb fliegen konnte und so über eine längere Flugdauer und Reichweite verfügte.

Soweit die Planung. Vorläufig gab es aber nicht einmal ein einziges Versuchsmuster, um diese Taktik zu überprüfen.

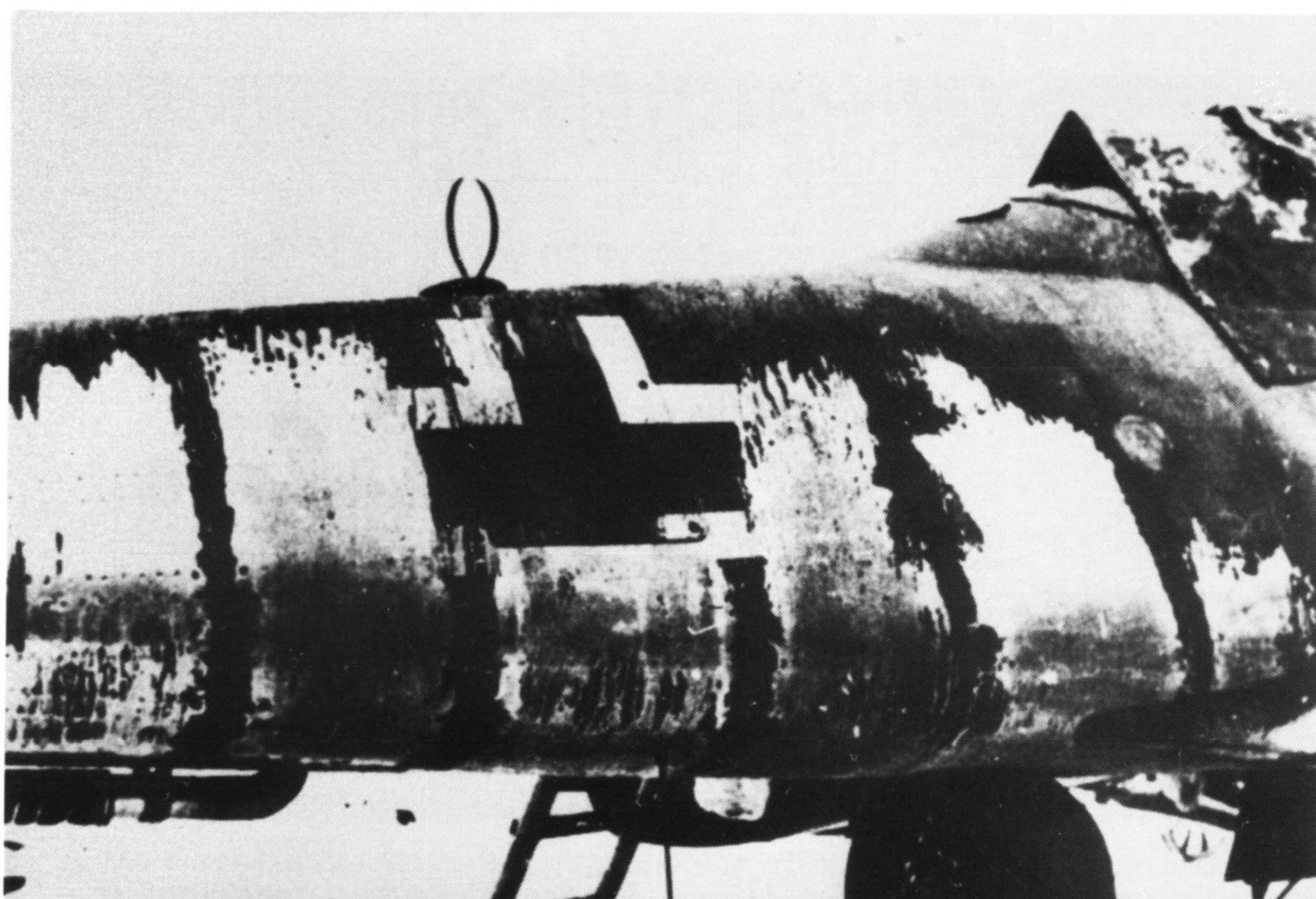
Zwischen Oktober und Dezember 1943 wurde lebhaft über den Umbau der Me 262 A-1 bzw. A-2 zum TLR-Interceptor mit BMW P 3390-Zusatztriebwerken diskutiert. Am 14.01.1944 folgte die Kurzbeschreibung des neuen Heimatschützers und anschließend die Konstruktion der abzuändernden Bauteile.

Im März 1944 lief der erste scharfe Standlauf des BMW 003 R, gut 50 weitere folgten. An einer Zellenattrappe des Interceptors wurden die Auswirkungen des heißen Triebwerkstrahls auf Rumpf und Leitswerk überprüft. Allein im Mai 1944 fanden 15 erfolgreiche Versuchsläufe in Berlin-Spandau statt. Kurz zuvor, am 28.04.1944, war die Projektübergabe für die Me 262 C-2b (das "b" stand für die Ausrüstung der Me 262 mit BMW-Triebwerken) vorgelegt worden. Eigentlich sollten inzwischen 15 BMW 003-Aggregate zur Verfügung stehen; technische Mängel sorgten aber immer wieder für Verzögerungen im Planungsablauf. Die seit Juni 1944 laufenden Arbeiten am Treibstoffsystem, dem Schnellablaß und der säurebeständigen Tankanlage dauerten selbst im Frühjahr 1945 noch an. Abgeschlossen waren dagegen schnell die Arbeiten an Aufhängung und Verkleidung des BMW 003 R. Auch die statische Überprüfung der Me 262 als Heimatschützer konnte positiv durchgeführt werden. Ein Leistungsabgleich, der am 23. August fertig-



Explosion des BMW P 3395 – Raketen-satzes am 25.1.1945

Explosion of the BMW P 3395 rocket engine on January 25, 1945



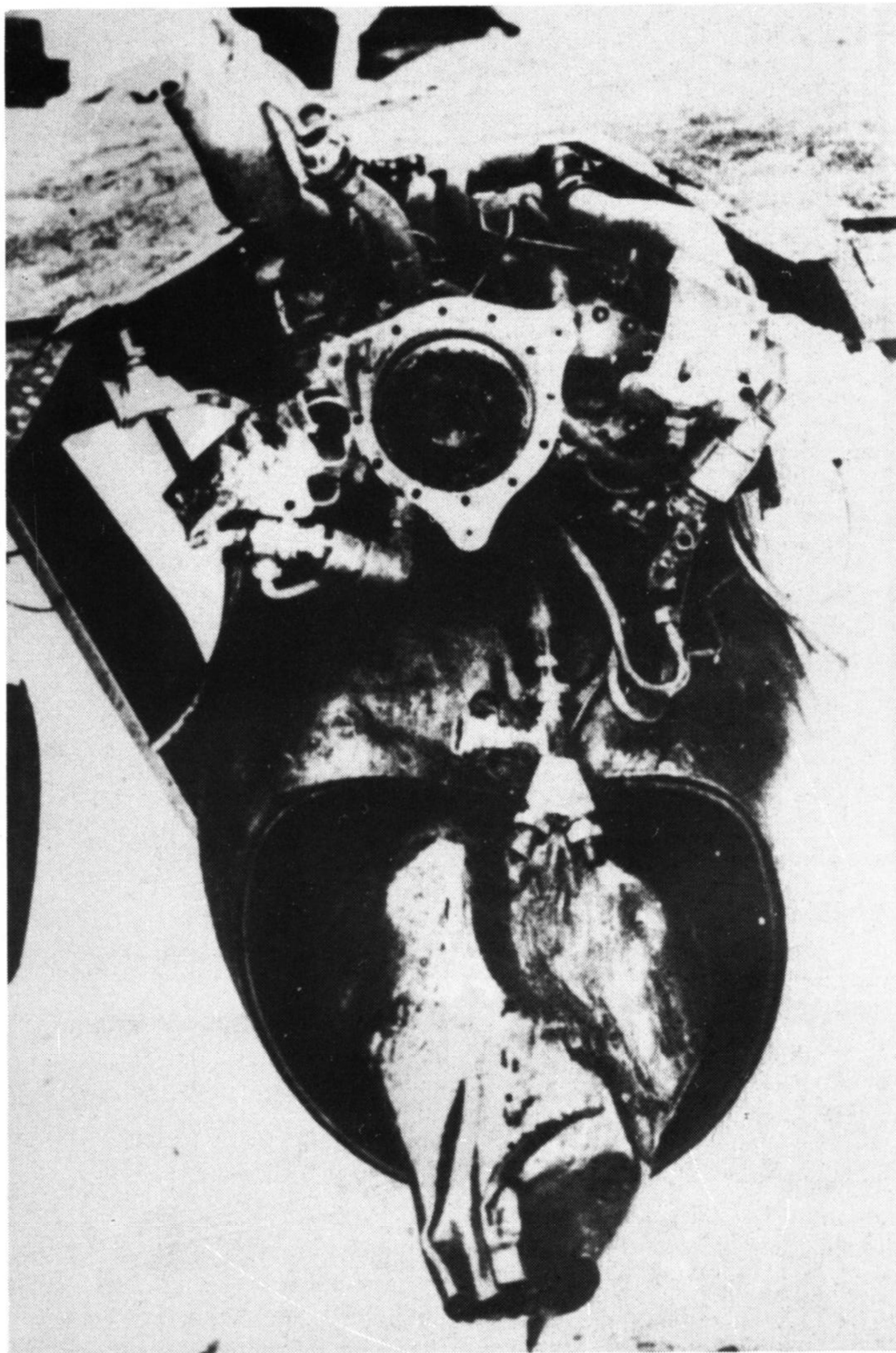
gestellt wurde, bestätigte die Überlegenheit der Me 262 C-2b gegenüber dem Konkurrenzmuster Me 163 B-1 in nahezu allen Fällen.

Die nächsten Monate waren angefüllt mit zusätzlichen Leistungsberechnungen und weiteren Schutzmaßnahmen gegen austretenden Sv-Stoff, d.h. Salpeter-/Schwefelsäure.

Am 20.12.1944 begann dann die eigentliche Geschichte des C-2b - Interceptors: Die für die Umrüstung vorgesehene Zelle (WerkNr. 170074) traf endlich in Lechfeld bei Augsburg ein. Zwei Tage später lief die Behebung der festgestellten Zellschäden sowie die Änderung der elektrischen Schaltkreise auf vollen Touren. Ende Dezember erhielt der Rumpf eine neu hergestellte Tankentlüftung. In den

Der vom Sonderkraftstoff zerfressene hintere Rumpf der Werk.Nr. 17004

The fuselage of c/n 17004 corroded by the special fuel.



Das zerstörte BMW 003 R von hinten.

The destroyed BMW 003 R.



Vorbereitung zum Erstflug mit TLR - Antrieb am 26.3.1945.

Preparation of the Me 262 for the maiden flight with the TLR-engine on March 26, 1945.

ersten Januartagen wurden die vier MK 108 ausgebaut und gegen den entsprechenden Ballast ersetzt. Mit einem scharfen Einsatz des Flugzeugs war ohnehin nicht zu rechnen. Zusätzlich installierte man neue Anschlüsse für die beiden TLR-Sätze und änderte erneut das Tankbelüftungssystem.

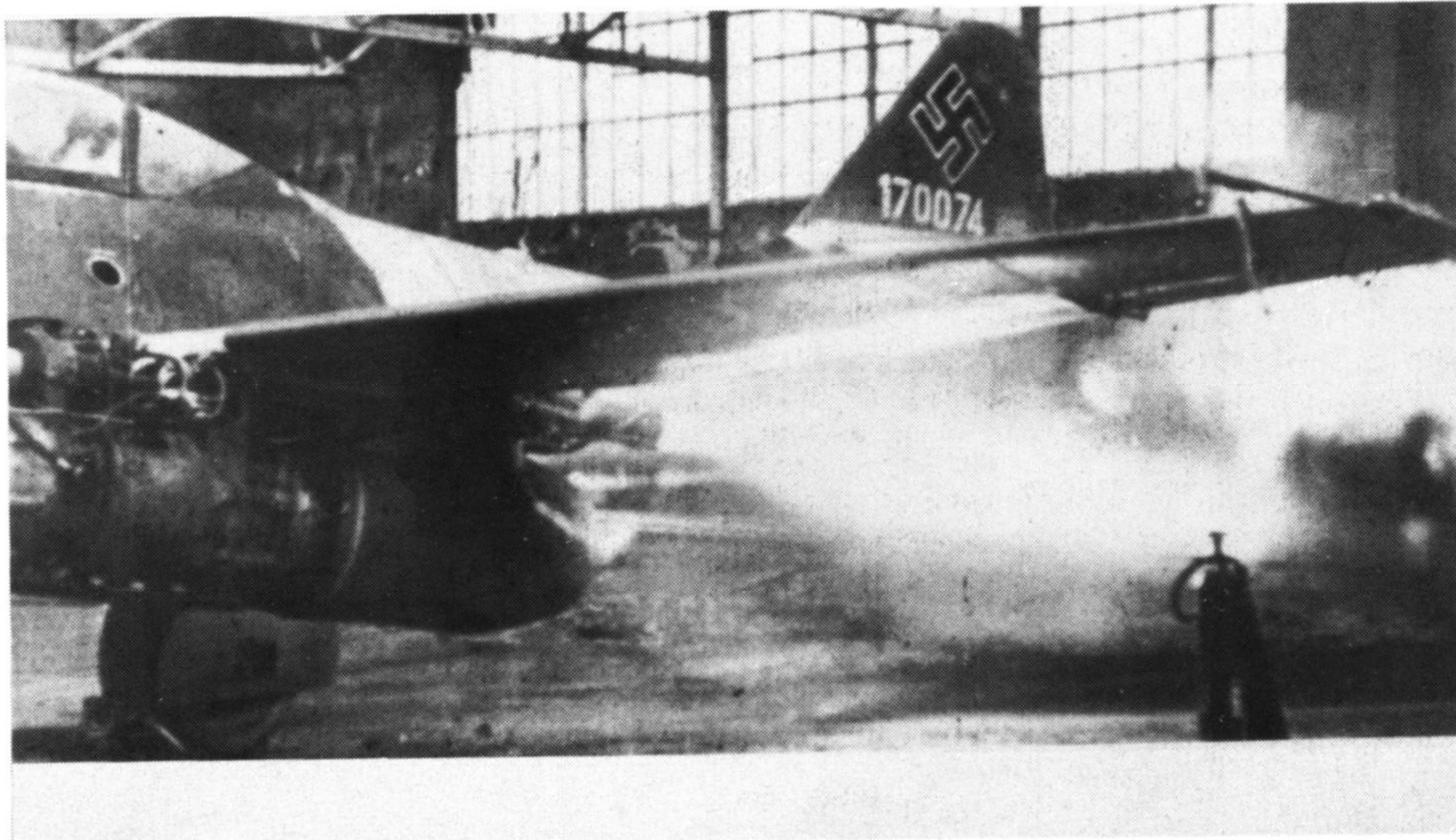
Am 8. Januar 1945 fand ein Werkflug mit reinem Strahlantrieb, ohne die beiden BMW P 3390, statt. Der gesamte Triebwerkssatz hatte inzwischen die Bezeichnung BMW P 3395 (003R) und vom RLM die Nummer 109-718 erhalten.

Bei der Überprüfung der Triebwerke nach erfolgtem Testflug wurden Anlaßprobleme festgestellt, so daß einer der beiden Riedelanlasser gewechselt werden mußte. Im Getriebelager des linken TLR fanden sich außerdem Metallspäne. Das Gesamt-aggreat wurde daraufhin abgebaut.

Vier Tage später erfolgte ein "Wasserlauf" beim rechten R-Gerät, einen Tag später, bei beiden Aggregaten. Es galt die Dichtigkeit der Treibstoffleitungen zu überprüfen, ohne vorerst mit gefährlichen Kraftstoffen zu arbeiten. Nachdem eine Undichtheit bei der Pumpenanlage festzustellen war, wurde am 14.1.1945 das linke Triebwerk erst einmal entfernt. Die Riedelanlasser im BMW 003 A versagten dann am 14. Januar gleich in drei Fällen.

Vier Tage später kam es zum Auswechseln des rechten TLR. Erst am 21. Januar waren beide Triebwerkssätze wieder prüfstandklar. Da die Belüftungsleitung des Sv-Stoffes zu klein war, konnte der erforderliche Brennkammerdruck nicht erreicht wer-

den. Erst am 24. Januar zeigten beide TLR die für einen scharfen Standlauf erforderlichen Richtwerte. Für den nächsten Tag wurde die Betankung mit Sv- und R-Stoff (Tonka) vorgenommen.



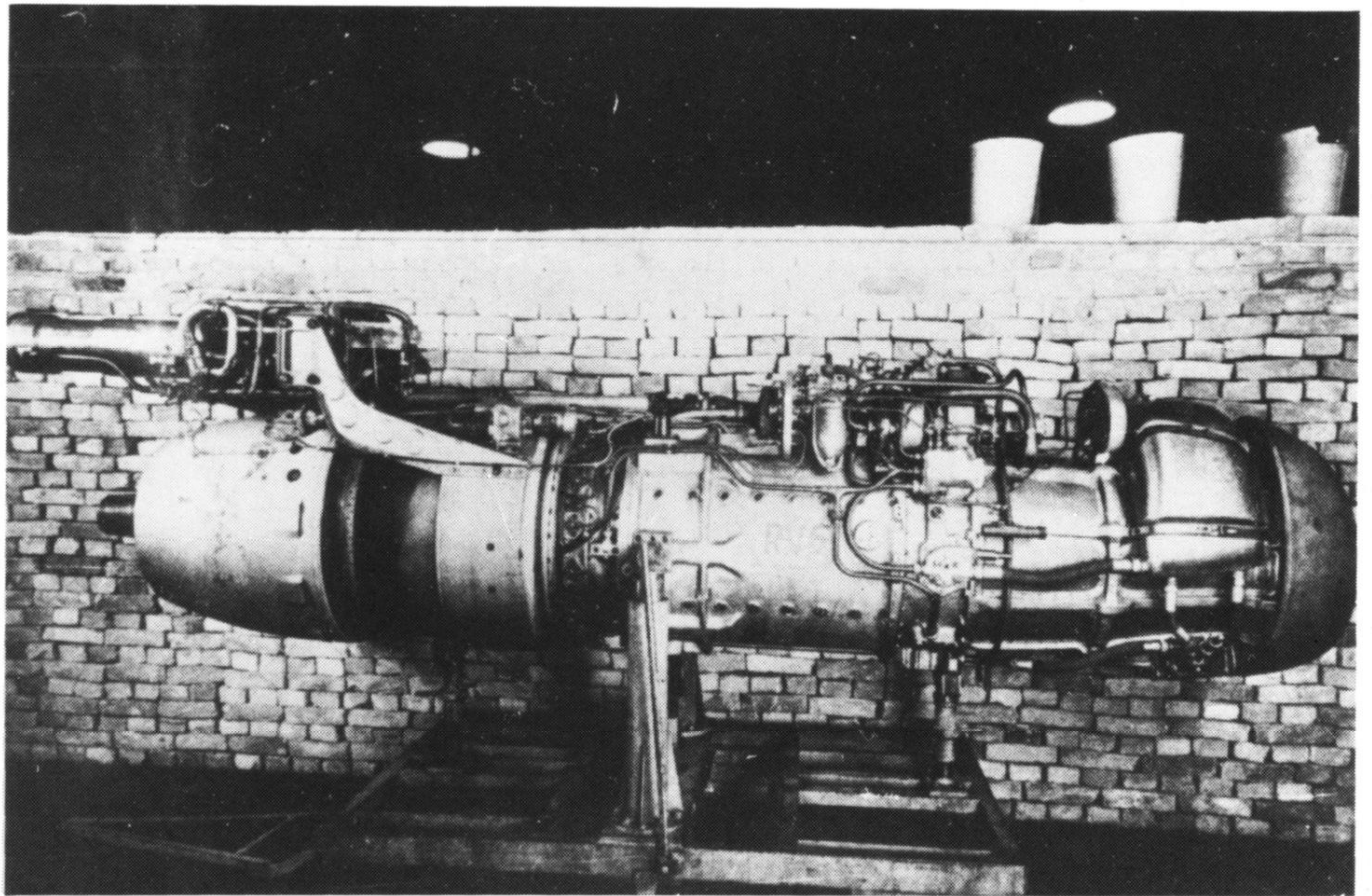
Triebwerksprobelauf im März 1945.

Test run of the engine during March 1945

Die Explosion der rechten Brennkammer am 25. Januar 1945 brachte die Terminpläne dann vollends durcheinander. Das TLR-Getät P 3395 wurde stark beschädigt und die Treibstoffleitungen erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Eine Reparatur war in Lechfeld nicht möglich, so daß bei BMW ein neuer TLR-Satz angefordert werden mußte.

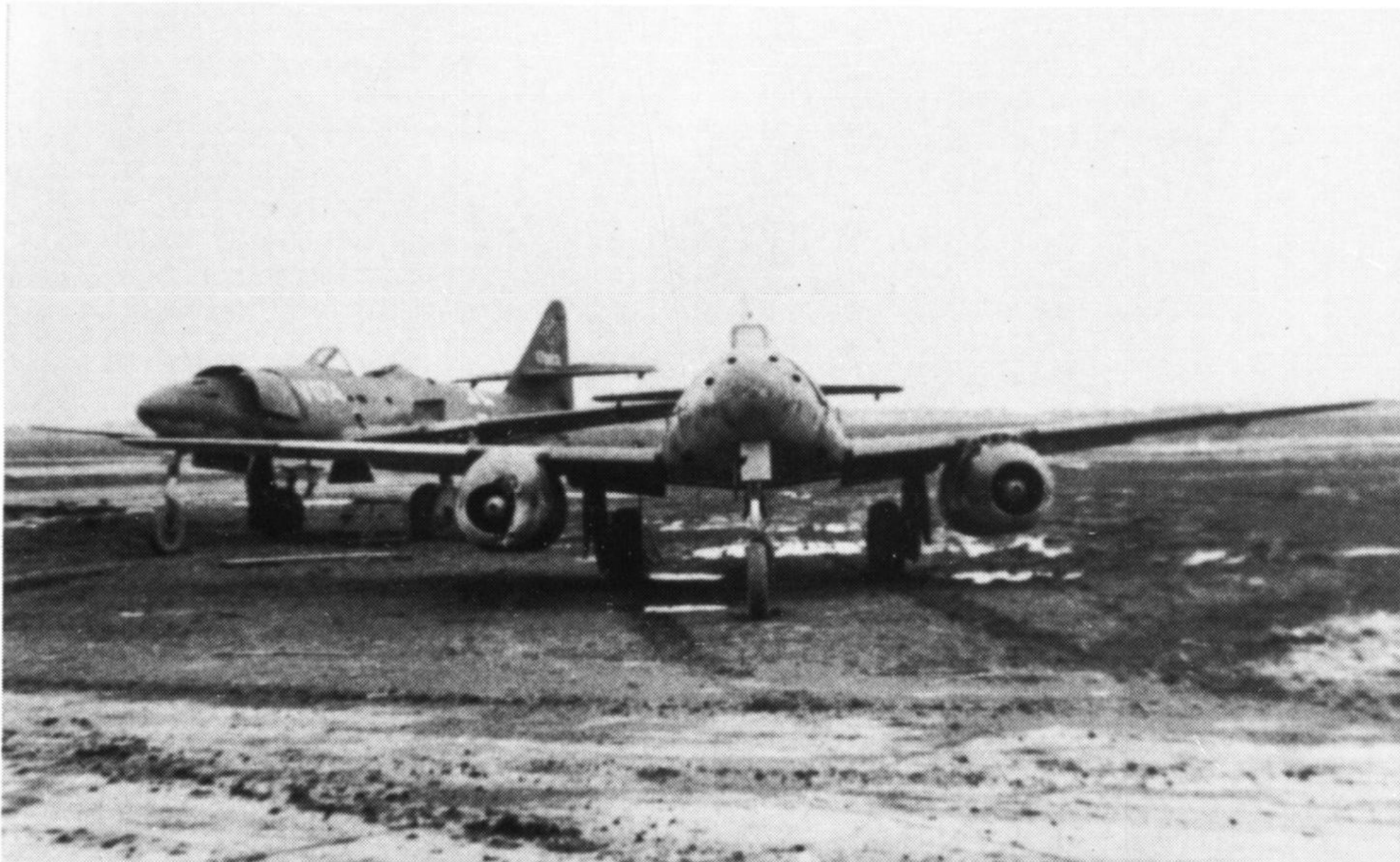
Am 1. Februar gingen die Versuche mit dem noch intakten TLR weiter. Es folgten drei sehr kurze und zwei 70 sec. dauernde Standläufe. Weitere Test mußten jedoch unterbleiben, da der Sv-Stoff inzwischen die Dichtungen zerfressen hatte. Bei dem vier Tage später durchgeführten Standlauf versagten die Druckhalteventile, Dichtungen leckten und der sich aufbauende Überdruck überdehnte die Treibstoffbehälter.

Die am 11. Februar bestellte neue Tankanlage traf am 14.02. 1944 in Lechfeld ein. Zwei Tage später wagte man einen neuen Probelauf, bei welchem nur die Riedelanschlüsse ausfielen.



Das sechste BMW 003 R – Versuchstriebwerk.

BMW 003 R prototype engine no.6.



Die am 27.4.1945 erbeutete Me 262 C-2b.

The Me 262 C-2b captured on April 27, 1945.



Im Spätsommer lag das Musterflugzeug in Lechfeld, im Hintergrund die Me 262 V10 (WerkNr. 130005).

The prototype c/n 170074. In the background the Me 262 V10 (c/n 130005) at Lechfeld, late summer 1945.

Auch die Scharfläufe am 18. Februar erbrachten keine befriedigenden Ergebnisse. Der Treibstoffdruck stimmte nicht, die Zündung ließ sich nicht auslösen und die Treibstoffpumpen fielen wieder einmal aus. So wurde am 21. Februar erneut das linke TLR abgenommen und am nächsten Tag ein neues Gerät montiert, da sich die Fehlerquellen nicht ausmachen ließen. Bis zum 23. März gab es mehr als 10 "Riedelausfälle", bis es endlich zu einem abschließenden Standlauf kam.

Da es nun an ausreichend B-4 Treibstoff mangelte, konnten trotz klarer TLR-Sätze keine Flüge unternommen werden.

Drei Tage später, am 26. März 1945, bestieg Werkspilot Karl Baur den Heimatschützer II, die Me 262 C-2b, und startete zum ersten erfolgreichen TLR-Flug. Die beiden Zusatztriebwerke wurden im Steigflug für 40 Sekunden zugeschaltet und beschleunigten die Maschine erheblich.

Nach einer eingehenden Überprüfung der TLR-Triebwerke fand am 29.03.1945 der zweite und zugleich letzte Flug des Heimatschützen in Lechfeld statt. Ein Schaltfehler verhinderte den erfolgreichen Einsatz des Raketenantriebs. Der Grund für den Ausfall konnte nicht ermittelt werden, da für die Strahltriebwerke kein Treibstoff mehr vorhanden war.

Aus diesem Grund wurden die beiden TLR-Sätze abgenommen und die Maschine abgestellt.

Die Maschine wurde am 27.04.1945 von den Amerikanern erbeutet und im Herbst 1945 vermutlich verschrottet.